SPORT WODNY



Fragment z regat żeglarskich w zatoce pod Los Angeles

20 LUTY 1934

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA
PŁYWACTWA, TURYSTYKI WODNEJ
I JACHTINGU MOTOROWEGO

Nr. 3
ROK X

CENA EGZ. ZŁ. 1.20

Epidemja katastrof jachtów polskich

W ubiegłym sezonie zanotowano rozbicie 4 jachtów. Na naszą maleńką flotę jachtową to cyfra ogromna!

Znane są przyczyny tych nieszczęść. Nike wpadł na molo Wisby, bo sternik nie zorjentował się w światłach portowych. Orion zatonął po przedziurawieniu przez złamany maszt. Zapewne za późno albo za mało zreferowano żagiel. Swarożyc wjeżdża na brzeg. Wreszcie Eos jak się okazało pozostawiony przez śpiącą załogę na opiekę Opatrzności rozbija się o brzeg Bornholmu.

Wedle raportu kapitana tego ostatniego, cała załoga spała snem sprawiedliwych, nie zważając na silny wiatr i na brzeg na zawietrznej. Kapitan składa całą winę na wachtowego, który nie wykonał nakazanego zwrotu. Myślę, że rzeczą kapitana było dopilnować by rozkaz ściśle został wykonany. W takich razach nie czas na wypoczynek i spanie.

Jak z tych wypadków oraz rozlicznych awaryj innych jachtów, które tu nie wymieniam, wynika, zawsze winę ponosi załoga. Wyjątek zrobić by można dla Oriona i uważać zatonięcie za vis major.

Znaną jest prawda żeglarska: w cięższem położeniu zawsze pierwsza zawodzi załoga, potem osprzęt, wreszcie kadłub. Składanie winy na „stare pudła" jest niesłuszne, gdyż najlepszy i najnowszy statek przy złej obsłudze może się rozbić.

Nieraz zwracałem uwagę, na fakt, że nasze załogi amatorskie są zbyt szybko i pobieżnie szkolone. Szybko zmieniając się na krótkie okresy pływania, nie mają czasu ani ochoty zająć się dokładnem sprawdzeniem osprzętu, wymianą zużytych lin lub naprawą żagli. Jecht wychodzi na morze w stanie w jakim go zostawiła ostatnia załoga, w przeświadczeniu, że jakoś to będzie. Przez tę politykę nie może się wyrobić w załodze przywiązanie do swego statku. Nikt nie zwraca uwagi na stan i wygląd jachtu. Polskie jachty wyglądają naogół biednie i zaniedbanie.

Postępowanie to podczas wiatru lub silnej fali staje się przyczyną nieszczęścia. Liny niewymieniane co sezon, zużyte, wanty nieoliwione nigdy, pękają. Żagle również nigdy nie wymieniane drą się. Statek pozbawiony osprzętu zaniesiony jest na brzeg, gdzie i najsilniejszy kadłub ulega atakowi fali.

Niedoświadczeni żeglarze zapominają, że w czasie wichru najpewniejszem miejscem dla statku jest pełne morze jaknajdalej od brzegu. Trwożliwie trzymając się wybrzeży, ulegają rozbiciu.

W. S. W. sprawozdawca ostatniej katastrofy kilkakrotnie powtarza „stare pudło" lub „wrak" na określenie Eosa. Nie zdaje sobie sprawy, że stare, przedwojenne jachty są często lepsze od nowych budowanych licho: byle taniej, byle prędzej.

Sławna Britannia króla Jerzego ma przeszło lat 40, Firekrest, Dreamship, Pacific Moon, Tilicum i wiele innych sławnych ze swych podróży przez siedem mórz, były to wszystko stare jachty. Odbywały swe oceaniczne podróże szczęśliwe, bo miały załogi a nie niedoświadczonych amatorów.

Przyczyną naszych smutnych katastrof to nie „stare pudła" lecz raczej za młode i niewypróbowane załogi.

Jan J. Fischer

Zawody pływackie w Warszawie.

Reklamowane jako ogólno-polskie zawody pływackie odbyły się dnia 11 b. m. w Warszawie, organizowane przez A. Z. S. ograniczyły się zaledwie do udziału trzech klubów A Z. S., Legji i Delfina. Jedyny zawodnik E. K. S-u Boguth już się w Warszawie zaklimatyzował, gdyż uczęszcza do W. S. H.

Naogół zawody były interesujące i miały przebieg następujący:

100 m. st. dow. II kl. 1) Goldstein (Delfin) 1 : 57, 2) Urbański (Delfin) 1 : 24,1.

100 m. st. klas. I kl. 1) Boguth (EKS) 1 : 25,9, 2) Kępiński (AZS) 1 : 26,5. 100 m. st. klasycznym II kl. 1) Pietraszkiewicz (AZS) 1 : 45,8, 2) Dromlewicz (Delfin) 1 : 46,3.

100 m. st. dow. I kl. 1) Szwankowski (AZS) 1 : 008, 2) Olszewski (AZS) 1 : 0,7.

100 m. nawznak 1) Karpiński (AZS) 1,9. Nie startował Jastrzębski.

Sztafeta 5 x 60 m. st. kl. 1) AZS 4 : 06,4 w składzie: Tum, Maszner, Gumkowski, Gałkowski, Karpiński 2) Legja 4 : 09,6.

200 m. st. kl. 1) Szreibman II (Legja) 2 : 57,8.

100 m. st. klas. kl. I-h 1) Gałkowski 1 : 28,1, 2) Nowicki (Legja) 1 : 28,4.

100 m. st. dow. kl. I-b 1) Lubowicz i Kosowski z Legji w czasie 1 : 10,2.

Sztafeta 5 x 60 m. st. dow. 1) AZS przed Legją o 25 metrów w czasie 30,27.

100 m. nawznak pań 1) Próżyńska (AZS) 1 : 40,6, 2) Matecka (Legja) 1,45.

W meczu waterpolowym AZS pokonał Legję 5 : 1 (4 : 0). Gra ładna z dużą przewagą akademików. Bramki dla gospodarzy strzelili: Szwankowski (3), Matysiak i Karpiński po jednej. Sędziował dobrze p. Szabłowski.

Zainteresowanie zawodami duże.

ROK 10 WARSZAWA, 20 LUTY 1934 R. Nr. 3

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

W XIV rocznicę odzyskania Bałtyku

Zbiórka Ligi Morskiej i Kolonjalnej na F. O. M.

MOTTO: Armata morska jakby nam potrzebną była, szalony jeno nie widzi! (1600 r.)

Trzy wieki upłynęły, a gdy w czwartym odzyskaliśmy znów niepodległy byt państwowy, słowa te są równie aktualne i niestety,... pozostają głosem wołającego na puszczy, jak ongi przed 333 laty, gdy jeden ze światlejszych posłów nawoływał krótkowzrocznych rodaków z trybuny sejmowej do ofiar na rzecz stworzenia siły zbrojnej na Bałtyku.

Bolesne namacalne dowody w postaci sporadycznie powtarzających się najazdów szwedzkich nie zdołały w porę otworzyć oczu naszym zapatrzonym na Wschód ku żyznym łanom ukraińskim pradziadom.

Łupieżcze wyprawy ubogiego i nielicznego lecz wojowniczego sąsiada, który plądrował nam kraj bezkarnie, a wyparty chronił się pod skrzydła swej floty, by znów lądować w miejscu i czasie dla siebie dogodnym, dzieje całego wieku XVII są jaskrawym dowodem zaślepienia naszych polityków i naszych sejmów.

Mając zupełną swobodę przerzucania w dowolnym kierunku poprzez Bałtyk swych linij operacyjnych, mogli Szwedzi dzięki osłonie silnej floty wojennej najeżdżać i łupić dowoli to Inflanty, to Prusy pod wodzą Sudermańczyka czy Gustawa Adolfa, a nawet zalać całą prawie Rzplitą za „Potopu" lub maszerować po niej bezkarnie, jak po stepach amerykańskich czasu Karola XII, epoki upadku wojskowości w Polsce.

Krwawe i kosztowne wojny odporne na własnem terytorjum, nigdyby nie miały miejsca, gdyby istniała na Bałtyku owa „armata wodna", zdolna zagrozić swobodzie operacyjnej najezdnika przerwaniem jego komunikacyj morskich z metropolją.

Bardzo nieznacznym kosztem mogła sobie ongi zapewnić spokój na północnych rubieżach nasza Ojczyzna, utrzymując flotę wojenną w Gdańsku i Rydze, a ogromne bogactwa, jakie z handlu zamorskiego ciągnęły małe w porównaniu z nami, lecz żeglarskie narody Skandynawji czy innych Niderlandów, bodaj częściowo pozostałyby w Polsce.

Złupienie i wyludnienie kraju w wieloletnich krwawych, na własnej ziemi toczonych wojnach, kosztowało więcej, niż stała coroczna dotacja ze skarbu na marynarkę wojenną!

Sytuacja wskrzeszonej Polski jest jeszcze cięższą! Jeśli ongi żadne triumfy naszej niezrównanej jazdy, nawet w skali Kirchholmu, nie ocaliły Rzplitej przed grozą ustawicznych najazdów, to tembardziej dziś. najwaleczniejsza armja lądowa nie zabezpieczy nam wolności, a jej zwycięstwa nie dadzą szybkiego rozstrzygnięcia w razie wojny.

Przez naszą szczupłą granicę morską idzie w świat 70% polskiego handlu zagranicznego, a każdy kilometr wybrzeża znaczy tym sposobem tyleż, co 35 kilometrów granicy lądowej. W razie wojny **porty nasze, zablokowane przez silniejszego wielokrotnie na morzu wroga, zamrą raptownie.**

Zdławieni za gardło ulegniemy słabszemu nawet przeciwnikowi. Ten chwyt duszący trzeba umieć odeprzeć. Podołać takiemu zadaniu może tylko marynarka wojenna.

A żyć w pokoju, ani tembardziej prowadzić wojny bez wolnej wymiany handlowej z innemi państwami — nie podobna!

Klęska mocarstw centralnych w wojnie światowej dowodzi tego niezbicie. Mimo triumfów orężnych na wszystkich prawie frontach lądowych ulegli, odcięci od reszty świata żelazną blokadą morską.

I nawzajem, w roku 1917, podczas **najintensywniejszej** wojny podwodnej, były Niemcy bardzo bliskie wygranej: nurkowce ich sparaliżowały prawie zupełnie dowóz do Anglji i żywności i ropy naftowej, bez której flota brytyjska zamieniała się automatycznie w bezbronne unieruchomione pudła.

Żeby nie ulec zduszeniu przez silniejszego na morzu przeciwnika, **musimy mieć w Gdyni kilka przynajmniej dywizjonów łodzi podwodnych, gotowych każdej chwili wyjść w morze i zaatakować linje komunikacyjne nieprzyjaciela... u jego własnych brzegów.** Wtedy zastanowi się każdy po trzykroć, nim podniesie na naszą wolność pięść zbrojną. Innej wogóle obrony, jak obrona czynna. zaczepna nie uznaje dzisiejsza, na stuleciach doświadczeń oparta, doktryna wojenna.

Broń podwodna, broń narodów słabszych — w naszem położeniu narazie jedyna — **zapewnić nam może wolność mórz,** a więc niezależność ekonomiczną i... **trwały pokój,** studząc wojownicze zapędy drapieżnych sąsiadów.

Od lekkich sił podwodnych i nadwodnych przejść stopniowo musimy — w myśl zasad współczesnej strategji morskiej — do jednostek większych, a wreszcie do linjowców pancernych. Wymaga to programu rozłożonego na lat kilka, który powinien w czasie najbliższym uchwalić Sejm i Senat w specjalnej ustawie o budowie floty wojennej, asygnując na ten cel odpowiednie kredyty w budżecie.

Pozwoli to wreszcie stworzyć własny przemysł budowy okrętów, zakładając na nowoczesną skalę zakrojoną stocznię i zapewniając jej na szereg najbliższych lat zamówienia państwowe. Zebrane na budowę floty wojennej fundusze w $^3/_4$ pozostaną w kraju, a za te miljony złotych damy pracę tysiącom robotników a setkom inżynierów i techników polskich. Przecież przy wykonywaniu najmniejszej jednostki bojowej — nurkowca współpracuje około 100 firm różnych specjalności.

Improwizować nawet kawalerji w chwili wybuchu wojny niepodobna, tembardziej wojsk technicznych czy lotnictwa, a w jeszcze większym stopniu — marynarki wojennej. Lata całe trzeba tu systematycznie szkolić zarówno korpus oficerski jak podoficerów i cały szereg specjalistów różnych

służb, wreszcie przysposobić i mieć w pogotowiu roczniki rezerwistów. Tylko ciągłość pracy wyda owoce pożądane.

Jesteśmy narodem biednym: nie stać nas na ciężary, jakie ponoszą dla swej marynarki państwa zachodnie. Jednak **wydatek 1 zł. 29 gr.** na głowę obywatela Polski jest kompromitującym i nie może zapewnić nam bezpieczeństwa najważniejszej granicy — morskiej. Na utrzymanie swej „armaty wodnej" wydają Anglicy 50 zł., Francuzi 22 zł., nasi dawni przeciwnicy Szwedzi — 18 zł. a najbiedniejsze państwa morskie: Jugosławja i Turcja odpowiednio 3 i 2$^1/_2$ złotego na głowę 1 mieszkańca w ciągu roku.

Nie wolno nam stać niżej od Turków! Chyba, że świadomie chcemy zaprzepaścić odzyskaną niedawno Niepodległość...

N.

Uroczystości w Warszawie.

Dla uczczenia czternastej rocznicy odzyskania przez Polskę wybrzeża Bałtyku odbył się w niedzielę dnia 11 b. m. w sali kina „Colosemu" uroczysty obchód zorganizowany przez Ligę Morską i Kolonjalną.

W uroczystości wzięły udział liczne rzesze mieszkańców stolicy. Na ostradzie ustawiły się poczty sztandarowe organizacyj b. wojskowych, organizacyj P. W., oraz szkół powszechnych i średnich.

Tysiące osób z powodu przepełnienia sali nie mogło się dostać do wnętrza.

Uroczystość zagaił prezes zarządu okręgu warsz. Ligi Morskiej i Kolonjalnej p. A. Kamieński, poczem głos zabrał wiceprezes zarządu głównego L. M. i K. gen. St. Kwaśniewski.

Mówca, jako uczestnik i świadek historycznego momentu powrotu wybrzeża Bałtyku do Polski w pięknych słowach skreślił przebieg pamiętnego dnia 10 lutego 1920 r. w Pucku — miejscu zaślubin Polski z Bałtykiem.

Po nakreśleniu historycznego obrazu walk Polski o Pomorze i wybrzeże Bałtyku, gen. St. Kwaśniewski stwierdził, że dostęp do morza jest podstawowym warunkiem dla rozwoju Polski i dla wzrostu Jej potęgi politycznej i gospodarczej. Przemówienie gen. St. Kwaśniewskiego przyjęte zostało przez zgromadzone na sali tłumy rzęsistemi oklaskami.

Dalsze przemówienie wygłosili: prezes zarządu Akademickiego Związku Morskiego p. Jan Grzywaczewski oraz wiceprezes okręgu warsz. L. M. i K. dr. Cz. Łukaszewicz.

W dalszym ciągu uroczystości chór pod dyr. prof. Kaziro odśpiewał szereg pieśni kaszubskich, a orkiestra Tramwajów Miejskich odegrała kilka utworów muzycznych.

Na zakończenie wyświetlano morski film propagandowy.



O zachodzie słońca w zatoce Gdyńskiej Fot. J. Rylski

W Krakowie.

Święto odzyskania morza przeszło pod znakiem silnej propagandy na rzecz Funduszu Obrony Morza, zorganizowanej przez Okręg Krakowski Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

O godz. 11.30 uformował się koło Wawelu pochód, który podążył ulicami Podwale, Dunajewskiego, Szczepańską na Rynek Główny. O godz. 12 na Rynku podniesiono banderę polską, poczem orkiestry odegrały hymn państwowy.

Następnie przedstawiciel Ligi M. i K. wygłosił okolicznościowe przemówienie. Uroczystości zakończyły się koncertami orkiestr wojskowych i cywilnych.

W manifestacji wzięły udział tysiączne tłumy publiczności, kompanje honorowe wojska, oddziały różnych organizacyj P. W. i W. F. oraz młodzież szkół średnich.

W Poznaniu.

Staraniem Ligi Morskiej i Kolonjalnej odbyła się uroczysta akademja w auli Uniwersytetu, która wprost nie mogła pomieścić publiczności.

Akademję zagaił prof. Pawłowski. Pozatem przemawiał dyr. Mańkowski. Resztę programu akademji wypełniły produkcje artystyczne.

W Katowicach.

Przebieg święta w Katowicach miał charakter b. uroczysty. W kinie „Rialto" wyświetlano 10-krotnie oraz na rynku 2-krotnie film propagandowy „Nie damy ziemi". W lokalach publicznych i wszędzie rozpoczęto akcję na rzecz Funduszu Obrony Morza.

Ze wszystkich stron całej Polski dochodzą wiadomości o uroczystych akademjach i pochodach i rozpoczęcia zbiórki na rzecz F. O. M.

W Gdyni.

Celem umożliwienia społeczeństwu gdyńskiemu wzięcia udziału w obchodzie 14-ej rocznicy odzyskania morza uroczystości zostały przeniesinoe na niedzielę i rozpoczęły się zbiórką oddziałów i wszystkich organizacyj w Gdyni, poczem poczty sztandarowe odmaszerowały do kościoła Serca Jezusowego, w którym ks. prałat dr. Bieszk odprawił solenne nabożeństwo. Władze były reprezentowane przez komisarza rządu m. Gdyni mgr. praw Sokoła i kontradmirała J. Unruga, duchowieństwo — przez ks. biskupa pomorskiego dr. Okoniewskiego.

Byli również obecni przedstawiciele wszystkich orgazacyj, związków i stowarzyszeń Gdyni. Świątynia nie była w stanie pomieścić tłumów, które tak licznie przybyły na tę podniosłą uroczystość.

W czasie nabożeństwa ks. biskup Okoniewski wygłosił pełne patrjotyzmu i zapału kazanie, trasmitowane wraz z nabożeństwem przez radjo.

Po nabożeństwie odbyła się defilada, którą przyjmował kontradmirał Unrug. Najwięcej oklaskiwani byli defilujący marynarze, pupile przyglądających się tłumów. Po skończonej defiladzie w kinie „Morskie Oko" odbyła się uroczysta akademja rozpoczęta hymnem narodowym, na którą złożył się cały szereg produkcyj wokalno-muzycznych. Dyr. J. Rummel jeden z najczynniejszych działaczy społecznych w Gdyni wygłosił przemówienie w którem podkreślił między innemi:

„Gdy Gdańsk nie chciał się podporządkować interesom Rzeczypospolitej, Stefan Batory zaczął rozbudowę portu w Elblągu, zamierzając osuszyć Leniwkę (martwą Wisłę), aby główne koryto Wisły sikerować ku Elblągowi. Ruch handlowy skierował się na ten nowy port. Zagrożony Gdańsk zwró-

cił się o pomoc do Danji. Przyszła eskadra duńska. Polska jej swej floty przeciwstawić nie mogła. Elbląg został zniszczony i zrabowany, dojście do niego zasypano i już nigdy do większej roli on się nie podźwignął. Obecnie tylko często tam spotykane nazwiska polskie świadczą, że ongi to miasto było w ścisłych stosunkach z Polską.

Później za Króla Władysława IV powstała myśl o stworzeniu portu na Helu. Po stronie Gdańska opowiedział się król duński i wysłał swą flotę na pomoc, która w nocy z 1 na drugi grudnia 1637 roku napadła na 4 okręty królewskie i dwa zajęła. Z dwóch pozostałych jeden uratował się ucieczką, drugi zaś zginął. Współczesny pamiętnikarz napisał: „Cóż mogły dokazać polskie kopje na morzu, w braku okrętów?" Dziś tylko stare sosny śpiewają smętną pieśń o niedoszłych planach tych Polaków, którzy lepiej od innych rozumieli, że tylko bezpośrednia łączność z życiodajnem morzem może zapewnić niezawisłość państwa i rozwój gospodarczy narodu.

Po pierwszym rozbiorze Polska zupełnie od morza odcięta, probuje jeszcze tworzyć port w Połądze, lecz państwo jest już słabe, aby przeciwstawić się wrogim jej wówczas siłom. Natomiast w końcu wieku 18-go Prusy budują kanał bydgoski aby handel polski, który od tego czasu szedł Wisłą na Gdańsk, skierować na porty niemieckie.

Jeszcze raz, już za Królestwa Kongresowego, Polska chce otworzyć sobie drogę do morza. Rozpoczęto budowe kanału, mającego połączyć Polskę z portem Windawą, lecz interwencja Prus spowodowała zaniechanie budowy. Jeszcze niedawno żyli ludzie, którzy widzieli porzucone materjały, zawiezione dla budowy tego kanału. Prawdopodobnie z tych kamieni nie pozostało i śladu.

Przeszło 100 lat i znowu przyszli Polacy nad morze i znowu zaczęli budować swój port, który ma uniezależnić ich kraj i położyć podwalinę pod dobrobyt narodu. Niech nauki przeszłości będą wskazówką, jak postępować i co czynić należy, aby naszą Gdynię zachować dla wielu pokoleń polskich i nie dopuścić do tego, aby jakiekolwiek wpływy uboczne mogły wpłynąć na zahamowanie rozwoju tego jedynego na terytorjum Polski portu. Od zrozumienia przez społeczeństwo polskie istoty odwiecznej walki Polski o morze, od ustosunkowania się do problemu portu gdańskiego zależy dalszy ciąg naszej historji".

Przemówienie to wywołało długo niemilknące oklaski wzruszonej publiczności. Akademja zakończona została marszem „Triumfator", pozatem odbyły się akademje uroczyste na peryferjach Gdyni w Chylonji i na Oksywiu.

W godzinach popołudniowych Rodzina wojskowa urządziła zabawę dla dziatwy. Gremjalne manifestacje dzisiejsze wykazały nietylko wewnętrzną siłę naszych organizacyj społecznych, ale głębokie zrozumienie problemu morza dla niepodległości państwa.

Miasto udekorowane flagami przybrało wygląd uroczysty.

Ultima ratio

Ostatnia stawka

Bardzo przykre i niebezpieczne jest położenie okrętu, szczególnie żaglowego, który sztorm zaskoczy w pobliżu lądu, znajdującego się pod wiatrem. Żaglowiec, pod skróconemi żaglami, z trudem walczy o każdą piędź drogi, żeby uniknąć grożącego mu lada chwila rozbicia o skały, lub wyrzucenia na brzeg piasczysty.

Takie położenie okrętu zowie się w niemieckim języku żeglarskim: „auf Legerwall", w polskim trudno na nie znaleść jeden ścisły termin.

Kapitan staje wówczas przed dwoma możliwościami: albo zwiększyć powierzchnię żagli i licząc na to, że może wytrzymają, starać się oddalić na otwarte morze, lub też, kiedy mimo wszystko dryf przewyższa posuwanie się naprzód, wyrzucić się dobrowolnie na brzeg, ażeby w granicach możliwości, zmniejszyć skutki nieuniknionej katastrofy.

Jestto jedna z najcięższych decyzji w jego praktyce. W takiej chwili okazuje się w całej pełni jego wartość moralna, doświadczenie żeglarskie i zdolność do szybkiej orjentacji. Jedna chwila niezdecydowania może go pozbawić inicjatywy, wyrwać mu z ręki władanie okrętem, który staje się bezwolną igraszką fal i wichury. Nie potrzeba chyba dodawać, że w takiej chwili odgrywa również decydującą rolę „moral", sprawność i dyscyplina załogi.

W dzisiejszych czasach, kiedy okręty żaglowe coraz więcej znikają z powierzchni mórz, a natomiast rozwija się żeglarstwo sportowe, problemy tego rodzaju powinny szczególnie interesować jachtsmenów.

Dla nich więc opowiem następujący klasyczny wypadek dobrowolnego wyrzucenia się na brzeg, który, choć dotyczy okrętu żaglowego wojennego, niemniej „mutatis mutandis", może służyć za wzór dla jachtsmenów.

W listopadzie 1874 r. bryg wojenny austrjacki „Saïda" był w drodze z Villefrauche do Mesyny.

Rankiem dnia 19 listopada, na trawersie rafy Basiluzzo, należącej do grupy wysp Liparyjskich wzięto kurs na wejście do cieśniny Mesyńskiej.

Świeży NW wzmagał się coraz więcej i pędził przed sobą dużą falę. Idąc prawym halsem półpełnym wiatrem tylko pod zrefowanemi marslami i bramslami, okręt robił 11 węzłów.

Na trawersie latarni Faro, stojącej na północno-wschodnim cyplu Sycylji, miał być wykonany zwrot o 6 rumbów w prawo, celem wejścia do cieśniny. Właśnie rozpoczęto ten manewr i nastawiono odpowiednio do nowego kursu żagle, kiedy wiatr przeskoczył nagle na W i zaczął dąć z siłą orkanu wprost z cieśniny. Żagle i maszty wytrzymały wprawdzie ten gwałtowny szkwał, ale spowodował on odpadnięcie, tak że dziób okrętu był skierowany wprost na skalisty przylądek Scylla na przeciwnym, wschodnim brzegu cieśniny.



Jezioro Studzieniczne — Fot. J. Rylski

Przy szalonym wichrze, wysokiej fali i panującym tu silnym prądzie, nie można było nawet myśleć o lawirowaniu w tak ciasnem przejściu. Okręt znalazł się w jednej chwili dosłownie między osławioną już w starożytności Scyllą i Charybdą.

Wykonano więc pośpiesznie zwrot przez rufę, żeby idąc lewym halsem wydostać się na pełne morze i tam sztormując przeczekać do nastania lepszej pogody. Manewr ten udał się bez trudności, ale niebezpieczeństwo bynajmniej nie minęło.

Brzegi Italji tworzą w tem miejscu płaską zatokę, ograniczoną na południu przylądkiem Scylla, na północy zaś równie skalistym Capo Vaticano. Zatoka ta nosi, o ironjo losu, piękną nazwę Gioja, co po włosku znaczy radość!

Z krytycznej sytuacji mogła uratować tylko szybkość, nie szczędzono więc żagli. Okręt pędził z przechyłem 45 stopni, tak że na podwietrznej fale zmywały pokład aż do podnóża masztów. Wszystkie luki zabito deskami i brezentem. Wanty nawietrzne były naprężone jak struny i lada chwila groziły pęknięciem.

Mimo wszystko okręt trzymał się dobrze i już zdawało się, że będzie można wydostać się z groźnych kleszczy zatoki. Niestety nadzieja ta rozwiała się wkrótce. Najpierw uległ naporowi wiatru kliwer sztormowy, a potem w krótkich odstępach czasu wszystkie inne żagle, z wyjątkiem fokstagsla i grotmarsla. Ten ostani trzeba było zrefować, żeby nie stracić zupełnie możności manewrowania.

Stało się jasnem, że w tych warunkach wydostanie się z zatoki jest niemożliwe i katastrofa nieunikniona. Rozpoczęła się dziesięciogodzinna, rozpaczliwa walka z rozszalałym żywiołem.

Wydobyto ze składu żagle zapasowe i korzystając z chwilowego osłabnięcia huraganu naciągnięto je na reje. W dalszym ciągu to zwijano to rozwijano poszczególne żagle, stosownie do tego czy wiatr wzmagał się czy opadał. Niestety wszystkie te wysiłki na nic się nie zdały. Przy gwałtownej fali okręt nie poruszał się ani o cal naprzód, lecz dryfował stale w głąb zatoki.

Brzegi zatoki Gioja są skaliste i tylko w jednem miejscu, koło wioski rybackiej Favazzina znajduje się około 200 metrów piasczystej plaży.

Dowódca zdecydował się walczyć tak długo, jak długo zostanie dosyć wody pod stępką, a potem wziąć kurs na tę plażę, rzucić obydwie kotwice, opuścić na pokład wszystkie reje i sztengi, żeby zmniejszyć powierzchnię wystawioną na działanie wiatru i w ten sposób nie dopuścić do rozbicia się okrętu o brzeg skalisty, co musiałoby się skończyć zupełną zgubą nie tylko okrętu, lecz i całej załogi.

O godz. 19-ej okręt zdryfował już tak dalece ku brzegowi, że dalsze wysiłki nie miałyby żadnego celu. Wzięto więc kurs na plażę pod Favazziną.

Żagle podciągnięto na gajtwach i rzucono w krótkich odstępach obydwie kotwice. Łańcuch lewej kotwicy nie wytrzymał szarpnięć gwałtownie kołyszącego się okrętu i pękł. Prawa kotwica wprawdzie nie chwyciła, lecz działała jak dryfkotwa.

Mimo szalonych przechyłów na dziób i burty, wydobyto z pod pokładu zapasową kotwicę i rzucono ją, opuszczono na pokład dolne i bramreje, oraz bramsztengi. W chwili kiedy były gotowe do spuszczenia także i marsreje, rozegrał się ostatni akt dramatu. Okręt, dryfując na dwóch kotwicach, dostał się w obręb przyboju. O godzinie 21-ej 30 ogromna fala przybojowa rzuciła go na plażę, przyczem ster został strzaskany. Powrotna fala uniosła raz jeszcze okręt na głębszą falę, lecz już następna wyrzuciła go ostateczne na brzeg, gdzie już pozostał przewrócony na lewą burtę.

Z całej, liczącej stokilkadziesiąt osób załogi zginął tylko jeden marynarz, cały inwentarz okrętowy ocalał i został przez załogę po ustaniu sztormu zabezpieczony na miejscu.

Gdyby dowódca nie był w odpowiednim momencie powziął decyzji, nie wykonał manewru tak sprawnie i po żeglarsku przewidująco, można być pewnym, że katastrofa byłaby zupełną.

Trzeba zaznaczyć, że w czasie tegosamego sztormu rozbiły się w tejże okolicy 32 okręty o wiele większe od Saidy, a jeden amerykański pełnożaglowiec zatonął z całą załogą.

Czesław Petelenz



Na morzu w słońcu

Dobę na dryfkotwie

Prawie każdemu z naszych morskich jachtsmenów zdarzyło się zapoznać mniej lub więcej gruntownie z wichrami sztormowemi i pół-sztormowemi podczas jednej czy drugiej włóczęgi po Bałtyku.

Większość zapewne sztormowała w bejdewind, niektórzy być może i... na fordewind, co w szczególnych jeno wypadkach polecać można. Natomiast ratowanie się na pływającej kotwicy czyli t. zw. dryfkotwie, jako obrona niejako ostateczna, coś niby „most" w walce zapaśniczej (stylem francuskim) z zagniewanym żywiołem, jest naogół mało znanym fortelem żeglarskim i zasługuje, mojem zdaniem, na rozpowszechnienie jak najszersze.

Burzliwy ponad przeciętną normę i stąd obfitujący w awarje ubiegły sezon nawigacyjny dostarczył nam właśnie okazji do zapoznania się dokładnego ze stawaniem na dryfkotwie podczas wyjazdu „Temidy II" na Bornholm, do którego zresztą nie doszliśmy, wzięci w kleszcze niezgorszego cyklonu.

Podczas jachtsmeńskiego turnusa na Ośrodku Morskim puszczeni nieco samopas — sternicy jachtowi, czyli kandydaci na kapitanów żeglugi morskiej — wychodziliśmy spoczątku tylko na wody terytorjalne, odwiedzając to Hel, to Jastarnię i doprowadzając stopniowo do gotowości „bojowej" naszą „Temidę". Z dnia na dzień oczekiwało się rozkazu odcumowania i wyjazdu zagranicznego. Upragniony ów dzień nastał dopiero... w początkach sierpnia.

Piękny nasz jol niósł na swym pokładzie samą „starszyznę" i jednego acz sternika niedyplomowanego, lecz obeznanego z morzem wygę. który jeszcze przed wojną na żaglowcu przebywał ponoć południowy Atlantyk. Wbrew dotychczasowym uzusom mieliśmy koedukacyjną załogę, gdyż szczupłość taboru nie zezwoliła na przydzielenie żeglarkom oddzielnego jachtu. Trzeba przyznać, że „koleżanki po żaglu" dzielnie znosiły niewygody podróży i pełniły służbę bez zarzutu. Umieściliśmy obie panie (W. K. W.) w forpiku vel dziobówce na niezbyt wygodnych kojach, ale cóż było robić: messa musiała pozostać przy nas „królach stworzenia" — byliśmy liczniejsi! Klubowo dobraliśmy się parzyście, brygadami niejako, dwuch z O. V. K., dwuch z W. T. W. i tyluż z „Wisły", gdyż w ostatniej chwili przyjechał jeszcze jeden sternik kol. B-ski.

Prowadzić „Temidę" miał początkowo kapt. Z. P. (również W. T. W.) lecz przeszkodziły mu nagłe sprawy rodzinne i dowództwo przypadło najmłodszemu z ówczesnych kapitanów (dyplom z 1932 r.) lecz staremu „morzakowi" B-owi, ku któremu co leniwsi żeglarze czuli „głuchą nienawiść" jako, że zrywał nas codzień o 6 rano na gimnastykę („on że" — mistrz gimnastyki i pływania).

Wychodziliśmy w morze pod złemi auspicjami: na maszcie sygnałowym Urzędu Morskiego podniesiono złowrogą czarną kulę, co zapowiadało nadciągający wicher o sile ponad 6 stopni. Do trawersu Helu było jednak znośnie, bo mierzeja zasłaniała zatokę przed **NW** porywistem wichrem.

Pod wieczór mijamy usianą ludzkiemi mrówkami plażę, idąc o pół mili od brzegu, a jeden z kolegów przez tubę zasyła rodzinie, zamieszkującej willę od Wielkiego Morza. swe pozdrowienia. Wita nas ono niezbyt gościnnie: wiatr tężeje, a z bezkresów Bałtyku suną groźne spienione pagóry, rozbijając się głuchą złością o przód sterbortu. „Temida" lekko wspina się na zwichrzone grzywacze, to znów zapada w głębokie kotliny w dne, prąc wytrwale ku odległym Rozewiu w ostry bejdewind lewego halsu. Koje sypialne w messie wyznaczone, zapadam tedy na krótko w Nirwanę rad, że kto inny ma t. zw. psią wachtę (od 24-ej do 4 rano). W nocy budzi mnie światło „nietoperza" (latarki): kapitan i bosman nad tańczącym stolikiem, z którego co chwila lecą na ziemie ekierki, usiłują określić się na mapie ...Sztorm w pełni!

Obejmując wachtę nad ranem, wdziewam odrazu „żółtko" (nieprzemakalny kombinezon) a na głowę „siudwestkę" (kapelusz à la rybacki). Na górze wesoło... „West" gwiżdże w olinowaniu. Jacht bierze co większą „dziewiątkę" dziobem: strumyki płyną po pokładzie ku lukom odpływowym.

Dla wprawy warto określić pozycję potrójnym pelengiem. Biorę Rozewie, kościoł w Kuźnicy (na lewym trawersie) i latarnię Jastarni, widzianą na lewym baksztagu. Trójkąt błędu minimalny, co przy takiem kołysaniu zasługuje na uznanie. Niebawem notuję godzinę trawersowania latarni



Charakterystyczny widok wybrzeża Szwecji — Fot. Dr. F. Hłasko

rozewskiej. Teraz koniec kursom pilotowym, idziemy na pełne morze. Biorę z mapy kurs rzeczywisty na środek Bornholmu i po przeliczeniu na kompasowy z uwzględnieniem silnego dryfu, daje go sternikowi. Kapitan sprawdza „kalkulację" nawigacyjną. Odtąd „Temida" idzie już z kompasu: brzegi pomorskie uciekają coraz dalej w lewo.

Śniadanie! Zdaję wachtę i zasiadam jako „pasażer" na ławie kokpitu. Kapitan szkoli nas gorliwie, więc niebawem wręcza mi księgę locji i poleca czytać na głos opis brzegów niemieckich, niknących coraz bardziej we mgle poranka. Załoga, wolna od służby obsiada kokpit: słucha i zadaje pytania. Niedługo wysoka wieża latarni Stilo rozpływa się w oddali. Kapitan pragnie odsadzić się jaknajdalej ku północy, aby mieć między rufą „Temidy" a diunami Pomeranji jaknajwiększy przestwór wodny po zawietrznej. Pchamy się więc cały dzień kursem na Bornholm, a pod wieczór światła Stilo, o potężnym zasięgu, widzimy z tyłu za sobą. Mam z koleji psią wachtę, ale noc księżycowa tak piękna, a spieniony Bałtyk ma tyle niesamowitej grozy, że, upojeni poezją morza, nie krzywdujemy sobie tej wachty wcale.

Coś o 2-giej w nocy widzę mewę, lecącą na południe... po chwili jeszcze kilka: wszystkie uciekają do lądu...

Pewna oznaka cyklonu! Zbiegam po stopniach i melduje śpiącemu kapitanowi. Niedosłyszał nieborak, bo nazajutrz zbeształ nas za niezbudzenie go tą niepokojącą nowiną. „Temida" sztormując na obu przednich żaglach i bezanie, ale nad ranem coraz większe grzywacze wpadają raz po raz na pokład. W kajucie i kuchni istne piekło.

Dla zgotowania posiłku i dania wypoczynku załodze kapitan rozkazuje przygotować jacht do stanięcia na „dryfkotwie".

Zrzucamy więc kliwer i wyciągamy z magazynu płócienny stożek, osadzony na dwuch krzyżujących się rozpórkach. To właśnie cudowna pływająca kotwica — najpewniejszy ratunek żeglarski podczas sztormu!

Do rozpórek wiążemy solidnym węzłem grubą i mocną linę, a drugi jej koniec mocujemy no dziobie do kabestanu kotwicznego. „Temida" pod fokiem i bezanem posuwa się już bardzo nieznacznie, naprzód, lecz większe fale po dawnemu bierze na siebie. Jeszcze szybkość za duża! Na lewo od bukszprytu między waterbaksztagiem, a płaszczyzną środkową jachtu leci zbawcza drykotew w morze. Luzują też zaraz jej linę przez lewą kluzę.

Pada komenda. „Fok precz!" i jacht, tracąc stopniowo szybkość, zaczyna dryfować pod parciem wiatru i uderzeniami pienistych bałwanów: lina dryfkotwy wypręża się. Stajemy! Hurra!

Odrazu jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej ustają męczące przechyły: „Temida", która ma ustaloną opinję „chodzącej mokro", przestaje nurkować dziobem pod nadbiegające grzywacze! Pokład schnie niebawem pod ciepłemi promieniami sierpniowego słońca.

Gotowanie już nie jest akrobacją karkołomną, a pobyt na jachcie staje się zupełnie przyjemną wilegjaturą.

Czemu nie zwinięto bezanu, zapyta może niejeden czytelnik „Sportu". W tym cały sekret bezpiecznego ustawienia się jachtu czołem do wichru i fali!

Żaden okręt nie ustoi spokojnie na dryfkotwie bez... steru powietrznego: dla kutrów czy slupów musi nim być trajsel, rozpięty na bomie grot-żagla, a dla statków wielomasztowych poczciwy bezan nad rufą. Gdy uderzenia gór wodnych lub parcie szkwałów. nadlatujących raz po raz z wyciem przeraźliwym, obrócą kadłub nieco ukośnie do fali, nacisk wiatru na tylny żagiel momentalnie zwraca dziób jachtu w pożądanym kierunku, zarzucając mu rufę.

Wiedzieliśmy o tem z teorji. ale chcąc wypróbować na własnej skórze, jak to bez bezanu wygląda, opuściliśmy go na chwilę... Odrazu zamiast bezpiecznego kąta 3 rumbów do wiatru, poszła nam rufa „Temidy" w lewo, bokiem do fali... Groźne położenie 8-miu rumbów na wiatr i góry wodne, sunące z szumem ku bakbortowi jachtu, napędziły nam stracha, co się zowie i co prędzej whisowaliśmy zacny bezan na fałach do góry.

Całą czynnością wachtowych na dryfkotwie jest pilnie baczyć, aby nie przetarła się lina ani w kluzie, ani o stalowy water — względnie waterbaksztag. Zabezpiecza się ją zresztą t. zw. „oklajdowaniem" szmatami płótna, okręconemi mocnym juzingiem (szpagat nasycony).

„Oko" stać ma na... rufie, bo w tym kierunku posuwa dryf, który należy mierzyć co godzinę logiem burtowym.

Na Temidzie wypadł nam dryf przeciętnie 0,9 mili na godzinę.

Tak wzlatując lekko na zielone góry wodne i zsuwając się łagodnie w głębokie parowy huśtała nas Temida całą dobę.

R. Niewiadomski.

Walne Zebranie Oddziału Śródlądowego Yacht-Klubu Polski.

W niedzielę dnia 11 b. m. o godz. 12-ej odbyło się w lokalu Y. K. P. na Starem Mieście Walne Zebranie Oddziału Śródlądowego Y. K. P., w którem wzięło udział 34 członków.

Zebranie zagaił Komandor O. Ś. p. W. Szadurski, proponując na przewodniczącego p. min. K. Tyszkę, co zebrani przyjęli przez aklamację. Przewodniczący powołał na asesora' przedstawiciela B. G. K., p. St. Reszczyńskiego, a na sekretarza p. J. Wysockiego.

Po odczytaniu i przyjęciu protokułu poprzedniego Walnego Zebrania, zdawał sprawę ze swych czynności ustępujący Zarząd.

Część ogólno-administracyjną przedstawił sekretarz O. Ś. p. Cz. Patalenz, następnie Przewodniczący Komisji Sportowo-Technicznej, p. Lange zdał sprawę z działalności sportowej Klubu, przyczem zaznaczył, że przechodnią nagrodę Komandora Honorowego, Pana Prezydenta Rzeczypospolitej zdobył w ubiegłym sezonie członek O. Ś. Y. K. P. p. M. Marek, jakoteż i nagrodę przechodnią p. min. Becka, na regatach Warszawa-Modlin. Nagrodę wewnętrzną Komandora Honorowego zdobył p. M. Niedźwiałowski. Nagrodę za najlepszy wyczyn sportowy otrzymał p. M. Marek.

Następnie wysłuchano sprawozdań Skarbnika i Komisji Rewizyjnej, na której wniosek zebrani udzielili jednogłośnie absolutorjum ustępującemu Zarządowi.

Przewodniczący, p. min. K. Tyszka zainicjował listę składek na budowę piątki klubowej, ofiarowując na ten cel kwotę zł. 100.

Skład Zarządu Oddziału Śródlądowego Y. K. P. podajemy na innem miejscu.



Wyścigi na kanadyjkach studentek w Long-Beach — Kalifornia

Wycieczka na kajaku.

Nareszcie... Składak złożony i wszystkie szczegóły montażu, wszystkie połączenia dokładnie sprawdzone. Rzeczy spakowane, ostatnie paczki ulokowane w łodzi. Na brzegu pusto, leżą tylko wiosła...

Kajak kołysany lekko przez prąd i falę szarpie linkę umocowaną przy brzegu. No. Nareszcie... Przed nami błyszcząca smuga wody czeka na nas. Ostatni rzut oka na miejsce pakowania, ostatnia kontrola czy czego nie „posiano". Bierzemy w ręce wiosła, odczepiamy linkę i wolno, opłukując stopy wsiadamy do łodzi.

Zlekka kołysze się kajak przy pierwszem wsiadaniu.

Oparci wygodnie o poduszki sprawdzamy równowagę i stateczność łodzi, kontrolujemy działanie steru, probujemy swobody ruchów i wreszcie pociągamy półpiórkiem.

Jak lekko posuwa się kajak, jak szybko ruszamy z miejsca... Cudowną rzeczą jest woda. Z jaką rozkoszą wyczuwamy jej prężność pod wiosłem i zagarniamy piórkiem jej jędrną masę.

Jeżeli jednak nie śpieszy się nam specjalnie to nie szarpmy się się odrazu w zbyt wielkim wysiłku wioślarskim. Nie zaczynajmy odrazu od „tyrania". Wycieczka to nie regaty.

Pierwsze chwile w łodzi na wodzie mają dla nas specjalny posmak. Minęły emocje przygotowań i dreszczyk wyczekiwania. Już jedziemy. Cały nasz organizm wyzwolony z ubrania, wyrwany z normalnego miejskiego środowiska znajduje się w fazie przejściowej. Zaczynamy inne życie. Nerwy odprężają się od codziennego napięcia, całe ciało wchłania w siebie żywotne fluidy. Stajemy się jednym z pyłków przyrody, zżywamy się z nią i stapiamy w bezpośredniej zależności. Musimy nieco zaklimatyzować się w nowych warunkach, oswoić się z nową formą zarówno fizycznie jak i psychicznie. Pozwólmy więc sobie na pewne rozprężenie, wyzyskajmy te chwile dla nasycenia się urokiem nowej sytuacji. To też nie zaczynajmy odrazu od gonienia kilometrów. Mięśnie nasze niech też powoli wejdą w tryb całodziennej pracy wioślarskiej. Wdrożone do niej stopniowo z tem większem efektem będą pracowały później. Nie zrywajmy ich niepotrzebnie od początku nieumiarkowanym wysiłkiem. Chłońmy lepiej w siebie czar pierwszego zetknięcia z przyrodą.

Ruszamy więc naprzód. Pod ręką w kieszeni kajaka czy podręcznym woreczku mamy mapę naszego odcinka i posuwając się śledzimy przebywaną drogę. Orjentujemy się w niej porównywując z terenem szczegóły topograficzne z mapy jak lasy, wzniesienia, nawet odległe, osady, cegielnie, młyny czy mosty.

Nie zaszkodzi informowanie się u napotkanych po drodze wieśniaków o szczegółach drogi. Informacje ich rzadko kiedy będą miały dla nas wartość rzeczową. Przeważnie będą mętne lub błędne. Jednak nawet krótkie rozmowy z autochtonami dają nam niekiedy pojęcie o charakterze ludności, o jej psychice, osobliwościach językowych i obyczajowych. Bardzo cenne są takie krótkie nawet zetknięcia z okoliczną ludnością. Poznajemy ją i uczymy się ją rozumieć.

Zwracajmy też uwagę na drobne przejawy życia przyrody, które widzimy z łodzi. Przybrzeżne ptactwo, owady, roślinność, zjawiska meteorologiczne to nieoceniona skarbnica do wdzięcznych obserwacyj.

Księga natury leży otwarta przed nami, starajmy się czytać z niej umiejętnie. Nie zaniedbujmy tej okazji w bezdusznej pogoni za kilometrami.

Chcielibyśmy kąpać się w słońcu i z rozkoszą wystawiamy się na działanie jego promieni. Jednak i to w miarę, nie zadużo odrazu. Opalając się w pierwszym dniu zbyt gwałtownie narażamy się na niepotrzebne sparzenie ciała. Bolesność takiego spalenia popsuje nam przyjemność pierwszych dni wycieczki, dając się we znaki szczególnie wieczorami. Pieczenie całego ciała, lekkie dreszcze i ból przy każdem poruszeniu nie dadzą nam spać i zatrują urok pierwszych nocy w namiocie.

To też apalajmy się raczej powoli, etapami. Na początku wycieczki zasłaniamy się przed nadmiarem promieni słonecznych. Stopniowo wystawiamy coraz więcej skóry na działanie słońca i bez bólu, powoli przejdziemy wszystkie stadja opalania. Szczególnie ważna jest ochrona głowy. Musimy więc jechać w berecie, kapeluszu czy feziku. Skórę wystawioną na słońce nacieramy tłustym kremem lub oliwą.

W czasie jazdy robimy częste przerwy dla odpoczynku czy rozejrzenia się po okolicy. Stopniowo, w miarę postępującej zaprawy odpoczynki te będą rzadsze i krótsze.

Pod ręką mamy przygotowane nieco cukierków, suszone owoce, pomarańcze czy kanapki. W czasie takich krótkich przerw możemy na poczekaniu coś przekąsić jeżeli mamy chęć. A woda wzmaga apetyt.

Pod ręką też powinniśmy mieć w łodzi manjerkę z herbata, jednak lepiej nie pić za dużo płynów w czasie wiosłowania.

Jadąc wyznaczamy sobie pewien rozkład dnia dogodny dla nas. Teoretycznie najlepiej byłoby gdybyśmy wstawali rano koło 5—6-ej. Wyjeżdżać powinniśmy względnie wcześnie, koło 7—8-ej, w porannym chłodzie, zanim słońce zacznie przypiekać.

Wiosłując 3—4 godziny powinniśmy stanąć koło 11—12, żeby nie jechać podczas największego upału i skwaru. Ten postój wyzyskujemy na obiad. Po południu wyjeżdżamy koło 3-ej, żeby wiosłować do 6—7-ej wieczorem. Długość jazdy wieczornej zależy od długości dnia. W czerwcu, lipcu możemy wiosłować znacznie dłużej, tembardziej że najprzyjemniej się wiosłuje w chłodzie przedwieczornym. W każdym razie najpóźniej przed zachodem słońca musimy stanąć na nocleg. Jazda po ciemku i wyszukiwanie miejsca na postój po nocy jest bardzo przykra. Przeważnie musimy wtedy stawać byle gdzie. Po ciemku nie mamy ani czasu, ani możności na wyszukanie dobrego miejsca do nocowania.

Zakreślając sobie pewien rozkład dnia staramy się zachować go w przybliżeniu. Nie możemy na wycieczce być niewolnikami zegarka. Godzina wcześniej czy później nie gra takiej wielkiej roli. Nie zawsze możemy o określonej godzinie znaleść odpowiednie miejsce, nie zawsze chce się nam wtedy stawać. Czasem właśnie wiosłuje się nam najprzyjemniej. Zresztą i okoliczności mogą temu nie sprzyjać. Konieczność przenoszenia, niepożądana bliskość osiedla czy właśnie potrzeba dojechania do pewnego punktu mogą nam rozkład pokręcić tak samo jak nieprzewidziana zmiana pogody. To też rozkład wyznaczamy mniejwięcej i staramy się lawirować w jego granicach w miarę okoliczności.

Podczas jazdy, jeżeli mamy trudności rozpatrzenia się w wodzie przed nami może sternik śmiało usiąść na pokładzie kajaka na odchylonym oparciu. (Naturalnie nie na dzikich wodach). Takie podwyższenie rozszerza zakres widzenia i ułatwia rozpatrzenie się w wodzie. Zwłaszcza przy jeździe po małych, krętych, płytkich lub zarośniętych rzeczkach pozycja taka jest bardzo wygodna do prowadzenia łodzi. Siedząc wtedy wysoko zarabiamy połówką rozdzielonego wiosła w miarę potrzeby z jednej lub drugiej strony. podciągając się ew. rękami za brzegi czy krzewy. Siedząc wyżej nietylko mamy lepszy widok na dalszą drogę ale i łatwiej nam w podobnych okolicznościach posuwać się naprzód. Czasami doświadczony wioślarz może nawet stanąć w kajaku, nie każdy jednak i nie wszędzie może sobie nato pozwolić.

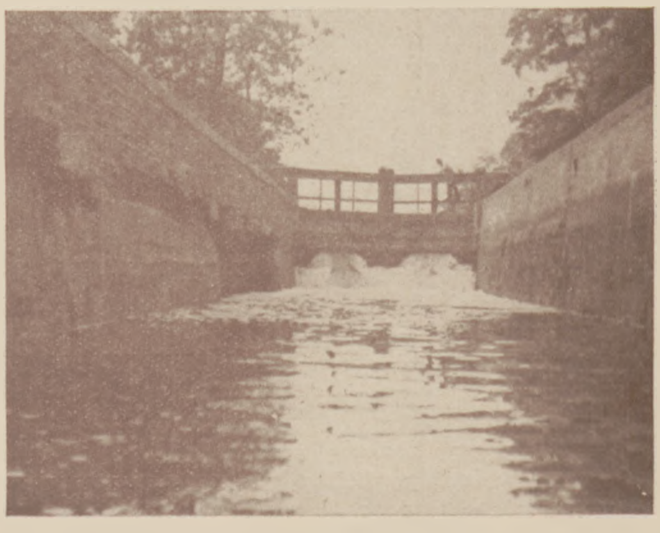
Jeżeli woda jest specjalnie trudna, kręta czy pełna przeszkód jak na górskich wodach i na dzikich rzeczkach zawalonych pniami to wtedy urządzamy się inaczej. Lepszy i doświadczeńszy wioślarz powinien usiąść wtedy na przednim siedzeniu, a ster należy na taki odcinek zupełnie wyłączyć. Wioślarz siedzący z przodu ma wtedy większą łatwość w prowadzeniu łodzi i większą szybkość w kierowaniu nią. Na bardzo trudnych wodach działanie steru może być zbyt słabe i zbyt powolne. Szybciej skieruje łódź doświadczony wioślarz zarabiając mocna z przodu, widzi lepiej dalszą drogę i w razie potrzeby może sobie też wtedy łatwiej pomagać nawet chwytami za pnie czy krzewy.

Jeżeli musimy spławiać kajak na lince po trudnej, dzikiej wodzie czy przez jazy, szypoty lub przepusty to powinniśmy spławiać go zawsze na dwuch linkach. Tylko przy pomocy dwuch linek możemy mieć całkowite opanowanie na odległość spuszczanego kajaka. Jedną linkę mocujemy jak zwykle z przodu u noska, drugą z tyłu. Uchwyt ztyłu musi być zupełnie pewny. Zaczepiamy linkę za obsadę steru, za kółko od bezanszkota lub nawet za specjalnie wkręconą klubkę. Spuszczając kajak na dwuch linkach, trzymając go za tył i za nosek możemy regulować z brzegu jego bieg, poprostu sterować nim na odległość z brzegu. Mamy wtedy nad nim zdaleka całkowitą władzę.

Podjeżdżając do napotkanej po drodze szluzy czy zastawy nie pędźmy zbyt śmiało wprost na tamę. Niekiedy może być rwący przepust, który wciągnie nas pomimowoli w spadek wody. To też pod tamę podjeżdżajmy wolno, bliżej brzegu, przy którym woda tworzy zakole i prąd jest słabszy. Wysiadajmy nieco dalej od tamy i dopiero po rozpoznaniu warunków z brzegu możemy podprowadzić łódź bliżej dla wygodniejszego przenoszenia.

Przenoszenie należy sobie organizować składnie i wygodnie. Nieocenionym sprzętem jest tu wózek do kajaka.

Powziąwszy decyzję sprawnie wyjmujemy duże i ciężkie worki. Rzeczy lekkie jak śpiwory, koce, poduszki można przeważnie zostawić w łodzi. Wyjęte rzeczy składamy systematycznie razem, żeby nic nie pogubić. Jeżeli niema specjalnych trudności terenowych to przenieść kajak z pomocą wózka może wygodnie jeden człowiek.



Śluza na kanale Augustowskiem

Fot. J. Rylski

Wyciągamy sami nosek łodzi na brzeg jak można najdalej, ustawiamy go na wózku i przewiązujemy. Potem wypychamy z wody na kółkach już całą łódź i przewozimy na drugą stronę przeszkody. W ten sposób nie potrzebujemy żadnej pomocy. Możemy potem na wózku przewieźć też i rzeczy uwiązawszy je z wiosłami jako dyszlem do wózka.

W razie niepogody postępujemy stosownie do okoliczności. Jeżeli deszcz jest mały, lub robi wrażenie krótkotrwałej ulewy to możemy go przeczekać w kajaku okrywając się wiatrówkami, paltami i szczelnie opinając fartuch. Jeżeli spodziewamy się bardzo silnej ulewy lub dłuższego deszczu to rozbijamy na pierwszem przydatnem miejscu namiot i ukrywamy się w niem przed niepogodą.

Burze przechodzące koło nas możemy śmiało przetrwać w łodzi. Przy burzach przechodzących bezpośrednio nad nami musimy bezwzględnie zejść z wody i ukryć się w namiocie. Rozbijamy wtedy namiot na bezpiecznym terenie i nieco dalej od wody. W żadnym razie nie powinniśmy podczas burzy jechać czy przebywać na wodzie.

Takie przymusowe postoje wykorzystujemy dla odpoczynku i posiłku zmieniając odpowiednio nasz rozkład dnia

Przez cały czas jazdy wodą, we wszystkich sytuacjach zachowujemy pewną ostrożność i przezorność.

Nawet przy dużem opanowaniu wody i zżyciu się z nią nie powinniśmy zbytnio lekceważyć jej niebezpieczeństw.

Woda jest żywiołem, z którym nie należy nieostrożnie igrać.

Kajak turystyczny daje wioślarzowi bardzo dużą swobodę ruchów, nie trzeba jej jednak nadużywać i nie trzeba brawurować.

Środek jeziora czy rzeki to nie jest miejsce odpowiednie do przeładowywania na kajaku rzeczy, zamieniania się miejscami, do chodzenia po łodzi i stawania w niej. Kajak nie jest też fotelem do moczenia nóg ani trampoliną do skoków.

Obydwaj wioślarze powinni mieć w kajaku stałe wyczucie równowagi łodzi i automatycznie, odruchowo utrzymywać ją i wyrównywać odpowiedniemi skrętami tułowia. U wytwrawnego kajakowca wyraba się to w podświadomy, bezmyślny odruch.

Napotykane po drodze statki i barki objeżdżamy zdaleka, żeby nie dostać się niepotrzebnie w rozkołysane fale i wiry, a zwłaszcza pod koła. Podjeżdżając do takich statków zbliżajmy się wolno, ostrożnie. Jeżeli statek idzie blisko brzegu starajmy się nie wjeżdżać bez konieczności w środek takiej cieśni. Rozkołysane fale odbijając się wzajemnie od brzegu do statku krzyżują się bezładnie, tworzą wiry i mogą nas wywrócić przy najlepszej technice.

Równie ostrożnie i powoli podjeżdżamy do tratw i do kryp. A przedewszystkiem jadac po nieznanej wodzie uważajmy.

Jeżeli na równej drodze można złamać nogę to i na najspokojniejszej wodzie można mieć przygodę.

To też podjeżdżając powinniśmy w sobie wyrobić pewien stały zmysł uwagi i czujności. Nie powinno to być trwożliwe, denerwujące napięcie nerwów i zmysłów, które prędko nuży i wtedy może zawieść.

Wyrabiajmy w sobie pewien podświadomy, automatyczny, bezmyślny instynkt czujności i spostrzegawczości.

Podczas wędrówek wodnych stajemy się jednym z pyłków w bezkresie przyrody. A w przyrodzie każde stworzenie na swobodzie jest przez swój instynkt zachowawczy stale czujne i ostrożne.

Dr. K. Klein

Drugi konkurs kajakowy Polskiego Radja.

Z powodzi wycieczek, konkurs radjowy wyławia perły... Możemy im się przyjrzeć, bo komisja kwalifikacyjna ukończyła już swe prace i ogłosiła wynik. Trzeba raz jeszcze podkreślić, że rola konkursu „z wody na wodę" jest podwójnie pożyteczna. Z jednej strony bowiem zachęca on kajakowców do zgoła niecodziennych wysiłków i szukania nowych szlaków, z drugiej zaś wzbogaca materjał sprawozdawczy za pomocą którego będą niewątpliwie usunięte luki i usterki pierwszego wydania „Szlaków wodnych Polski".



Szuwary na jeziorze Augustowskiem

Fot. J. Rylski

Pierwszą nagrodę przyznano p. Janowi Hławiczce, członkowi A. Z. S. w Warszawie. Opłynął on nasamprzód naokoło Tatry, przełomami górskiemi Orawy, Wagu, Papradu i Dunajca, następnie zaś przerzucił się na jeziorne wody i rzeczki Wileńszczyzny. Opłynął pod żaglem Drywiaty i jez. sąsiednie Dryświaty i jez. sąsiednie, Narocz, Świr, Trockie i inne. „Z wody na wodę" przedostawał się bądź rzeczkami (Prorwa, Dzisna, Birwita, Miadziołka, Malinówka, Smołta, Stracza), bądź lądem. W ten sposób połączył aż 26 jezior i 16 rzek, przyczem Poprad, od Podolińca do Starej Lubowli, Malinówkę od Syrmieża i jez. Wołoso z kanałem odpływowym nr. 6 — zalicza do odkrywczych. Rzeki górskie przebył w drugiej połowie czerwca w towarzystwie p. Bog. Cymerka, a wody wileńskie — w pierwszej połowie lipca, w towarzystwie p. Stan. Kołodziejczyka. Kilometraż nie jest największy z pośród wycieczek zgłoszonych, ale też w konkursie radjowym nie chodzi przecież o kilometry, lecz o jakość i pomysłowość. P. J. Hławiczka połączył niezwykle piękne szlaki: górskie i jeziorne w jedną całość, z rozmachem. zdradzającym rasowego turystę-wodniaka. Idea przewodnia i wysiłek — godne podziwu. Sprawozdanie opracowane starannie i przystosowane do instrukcji o „wywiadzie szlaków wodnych P. Z. K.", ilustrowane pięknemi zdjęciami fotograficznemi

P. Hławiczka w swem sprawozdaniu twierdzi, że artykuł (a właściwie feljeton) w Sporcie Wodnym p. t. „Jak nasi kajakowcy spływali Wagiem" (maj 1933) odstraszył kandy-

datów od projektowanego zbiorowego spływu Wagiem członków A. Z. S. i w rezultacie p. Hławiczko musiał sam wybrać się w tę podróż. Ten wpływ artykułu na niepowodzenie imprezy wydaje mi się wątpliwy. Czyżby kajakowcy z otoczenia p. H. byli tak tchórzliwi, żeby na podstawie opisu, w którym przytoczono przygody na Wagu, (przygody o pogodnem zakończeniu), aż rezygnować z planowanej wyprawy i to w liczniejszem gronie, kiedy tak łatwo się zaasekurować? Kajakowcy nie powinni mieć tak przewrażliwionych nerwów... kto pogardza „utartymi" szlakami. musi mieć więcej odwagi do odkrywania nowych.

Zresztą w swem sprawozdaniu p. H. mimowoli potwierdza to, co było napisane o Wagu w owym artykule, a przecież spływał podczas przyboru, kiedy jazda Wagiem nastręcza mniej niebezpieczeństw. P. H. podróżował naokoło Tatr i po „dalekiej" Wileńszczyźnie (dlaczego dalekiej?) w składaku polskiej produkcji (Jenkner i Wagner Bielsko 1932) o którym pisze, że „wykazuje najwięcej zalet z pośród składaków polskiej produkcji. Przedewszystkiem wielką odporność na uderzenia fal jeziornych, czy górskich, nadzwyczajną stateczność na niebezpiecznych falach bocznych rzek górskich. Posiada wiele zalet czysto żeglarskich i to nawet bez mieczy: szczególnie nadaje się do dłuższych wycieczek dzięki swej pakowności"...

Drugą nagrodę przyznano p. Stanisławowi Loeglerowi, członkowi T-wa sport.-oświat. „Fablok" w Chrzanowie, za wycieczkę przez 8 jezior i 11 rzek Wileńszczyzny, (Narocz, W. Przekop, Świr, Smołta, Wiśniew, Naroczanka, Wilja, Oszmianka, Wilja, Mereczanka, Kotra, jez. Białe, Prorwa, Rotniczanka, Słomianka, j. Lot, Pyra, Kotra, Niemen). Składakiem klm. 688.

Wycieczka o szlaku nadzwyczaj wyszukanym, skomplikowanym, pięknym i wymagającym niemało energji, przy siedmiu przewozach lądowych „z wody na wodę". Fotografje opis, mapa, dowody.

P. Stan. Loegler, jak widać z obranej i przebytej trasy, to nietylko entuzjasta wędrówek i piękna brzegów, ale także wytrawny włóczęga, który z prawdziwem znawstwem potrafi szlak wybrać i logicznie go połączyć. Podczas wielu przewozów lądowych spotkała p. L. przygoda, o której dla przestrogi kajakowców, trzeba wspomnieć. Było to na Oszmiance, czy Mereczance. W pewnem miejscu nurt rzeki wlewał się w sztuczny kanał, prowadzący w innym kierunku. W łożysku rzeki (za tamą) pozostała niewielka smuga wody. Składak z trudem holowano. Pewien wieśniak, którego wśród tej puszczy przypadkowo spotkano z koniem, w chęci zarobku, wyraził gotowość przewiezienia składaka lądem do miejsca najbliższego dopływu, odległego o kilka km. Z gotowości tej skorzystano z radością. Tymczasem koń, w pewnem imejscu, przebywając jakiś rów, (działo się to na łące) zapadł się w błoto tylnemi nogami po brzuch. Chłop nie znał tych dróg, gdyż przybył tu z innych okolic na sianokosy. Pomimo nadludzkich wysiłków nie udało się konia wydobyć z błota. Kiedy następnego ranka sprowadzono pomoc (drugiego konia), i wyciągnięto nieszczęśliwe zwierzę, okazało się, że ma ono obie nogi złamane...



W składaku na jeziorze Narocz

Fot. J. Rylski

Trzecią nagrodę przyznano pp. K. Starzyńskiej („Grażyna" Sokół) i Helenie Jabłonkowskiej (PZK) za wycieczkę z Naroczy przez Berezę i Niemen do Modlina. Klm. około 1.000.

Wybitny wyczyn turystyczny niewiast, zasługujący na wysokie uznanie. Niewygodny kajak drewniany, namiot, długa, urozmaicona i trudna trasa, przewóz lądem z nad Wilji nad Berezę. Świetny, feljetonowy opis wycieczki, najlepszy z nadesłanych. Ładne zdjęcia.

Jeżeli autorka tak dobrze włada wiosłem, jak piórem, to można jej powinszować. Niewątpliwie tak jest, bo dystans z Naroczy do Modlina mówi sam za siebie. Należy mieć nadzieję, że wrażenia z tej wycieczki, pełne pogody i humoru ukażą się na łamach Sportu Wodnego.

Czwartą nagrodę przyznano pp. Stefanowi Kopczyńskiemu i Stanisławowi Paczesnemu, czł. Kl. Wiośl. „Wisła" w Warszawie, za wycieczkę od granicy litewskiej na Wileńszczyźnie do granicy niemieckiej w Ujściu nad Notecią. 10 rzek, 2 kanały, 13 jezior. Składakiem. Klm. około 1400.

Wycieczka pod względem idei przewodniej — pierwszorzędna, pod względem długości znaczna i pod względem jakości ciekawa, zwłaszcza odcinek wileński, który poniekąd można zaliczyć do odkrywczych. (Jez. Dubińskie, rzeka Dubinka, jez. Ignalińskie, górna Żejmiana). Opis, fotografje, mapa.

Piątą nagrodę przyznano pp. Henrykowi Rudakowskiemu i Jerzemu Wiórkiewiczowi, („Sokół", Warszawa) za wycieczkę z Pińska do Gdyni, przez kanały: Ogińskiego i Augustowski, częściowo ze spływem „przez Polskę do morza". Klm. 1780. Staranny i zajmujący opis, fotografje, dowody. Z pośród zgłoszonych wycieczek jedna z najdłuższych. Szlak popularny.

Szóstą nagrodę przyznano p. prof. Ludwikowi Leszko, czł. A. Z. S. Kraków, za serję wycieczek po naszem wybrzeżu morskiem (13 różnych kombinacji), oraz za serję wycieczek po jeziorach Suwalszczyzny (10 różnych kombinacji). Ogółem około 1000 klm.

Szlaki, łączone niezmiernie ciekawie przez znanego od wielu lat kajakowca - smakosza w wyborze szlaków. Bez obszerniejszego opisu, bez fotografji i dowodów.

Dalsze miejsca zajęli:

VII pp. J. i St. Markowscy („Strzelec" Lwów), za wycieczkę ze Zniesienia pod Lwowem, do Warszawy. Pełtwią, Bugiem, Ługiem, Turją, Prypecią, kan. Wyżewski, jez. Święte, Białe, kan. Białojezierski, kan. Królewski, Muchawcem, Bugiem i Krzną do Białej Podl., Świdrem i Wisłą. 12 rzek, 3 jeziora. Klm. 733.

Połączenia ciekawe. Sprawozdanie w zeszycie, fotografje i mapka.

VIII. pp. Juljusz Karoff (czł. Kl. Wiośl. „Wisła" w W-wie) Aleks. Węgierko i Janusz Durko (uczniowie gimn.) za wycieczkę z Krzemieńca do Gdyni, Ikwą, Styrem, Piną,

Jasiołdą, kan. Ogińskiego, Szczarą, Niemnem, Kan. August., Narwią i Wisłą. Klm. około 2.000. Wycieczka odznaczona w spływie „przez Polskę do morza". Opis (podwójny, dwuch uczestników), dowody, mapka.

IX. P. Milton Karnasiewicz, polak amerykański, czł. A. Z. S. Wilno, za wycieczkę z Wilna do Gdyni przez: Wilję, Oszmiankę, Holszankę, Berezę, Niemen, kan. August., Narew i Wisłę. Klm. około 2.000.

Wycieczka z trudnościami, w pojedynkę, trasa długa, częściowo pod prąd. Dobra mapa szlaku, notatki, dowody, Wycieczka odznaczona w spływie do morza.

X. p. Zbroisław Muszyński (z Mirosł. Fericzem) czł. Sekcji Kajak. Gimn. Koła Ligi M. i K. w Ostrowiu Pozn., za wycieczkę z jez. Narocz, przez Naroczankę, Wilję, Berezę, Niemen, kan. August. i t. d. do Warszawy. Opis, dzienniczek, dowody.

XI. p. Longin Kołaczkowski, czł. Kl. Wiośl. „Wisła" w W-wie (z p. St. Jelińskim i Dan. Zaleską, na zmianę), za wycieczkę z Łucka do Augustowa, przez kan. Ogińskiego. Klm. około 1.200. Nazbyt obszerny, subjektywny opis. Szlak prosty, znany.

XII. pp. Antoni Stolpa i Ida Fuchówna, czł. A. Z. S. Kraków, za serję wycieczek z Przemyśla na Bracławszczyznę: I. Przemyśl — Warszawa, II Wigry — Augustów, III jez. Bracławskie — Drujka do Dźwiny, IV jez. Ddyświaty, V jez. Trockie. Klm. około 600. Bez dowodów, zdjęć, bez obszerniejszego opisu. Ładne i wymagające znacznego wysiłku urzeczywistnienie hasła „z wody na wodę"; ze szczególnem uwzględnieniem jezior.

XIIII. p. dr. Jan Wiśniewski z żoną, czł. A. Z. S. Warszawa, za wycieczki po rzekach pomorskich. I. Drwęcą i jeziorami (Skarlin.—Grudziądz, II Czarną Wodą i jeziorami (Lipusz—Tczew) klm. około 550. Ciekawy krajobraz, dość trudna trasa, staranny opis i ładne fotografje.

XIV. pp. Jan i Eugenjusz Krygierowie, Jan Figas i Maks. Goiński z Trzemeszna Wlkp. (niestowarzyszeni), za wycieczki trzema szlakami: 1 z Trzemeszna (jez. Popielawskie na jez. Bonisławskie klm. 28, 2. z jez. Folusz do ujścia Gąsawski (Noteć) klm. 56, 3. z Noteci (od ujścia Łobżonki) do Wyrzyska klm. 11$^1/_2$.

Wycieczki wybitnie odkrywcze, lokalne, trasą dość trudną. Pożyteczny opis szlaku i ogromna mapa (1.25.000).

XV. p. Stefan Nowakowski z żoną, Biała Podl. Wytw. Samolot., za wycieczkę z Białej Podl. do Grodna, Krzną, Bugiem, Muchawcem, kan. Królewskim, kan. Ogińskiego i Szczarą. Klm. około 700. Opis, szkic trasy, fotografje. Pierwszy wyczyn turystyczny pp. Nowakowskich szlakiem wprawdzie utartym, lecz niezbyt łatwym (jazy).

XVI. pp. Aleks. i Eugen. Horpynkowie z Rudnika n/Sanem, za wycieczkę z Rudnika do Wólki Lubieszowskiej nad Stochodem. Szlak: San, Wisła, Wieprz, Tyśmienica, Piwonja, Bug (przewóz lądem), jez. Świteź, Prypeć i Stochód. Zwięzłe sprawozdanie, mapka. Szlak męczący i nudny. Uczestnicy — niedoświadczeni i niewyekwipowani.

XVII. p. Małecki z żoną, i J. Augustynowicz z Płocka, za wycieczkę z Warszawy przez Bydgoszcz, Barcin, Kruszwicę, kan. Morzysławski, Konin, Koło, rz. Ner, Bzurę i Wisłę do Płocka. Klm. około 600. Opis, dowody.

Skład Komisji Kwalifikacyjnej był następujący:

mjr. Włodzimierz Sekunda (P. Z. K.) — przewodniczący, Józef W. Włodarkiewicz (Polskie Radjo) Władysław Grzelak (Ref. tur. P. Z. T. W. i Wiktkor Junosza-Dąbrowski.

Wyszczególnienie i przydział nagród zostanie umieszczony w Nr. 4 Sportu Wodnego.

J. Łukiewicz

Przed sejmikiem wioślarskim.

Władze sportowe przygotowując się do nadchodzącego sezonu mają różne projekty, jest jednak wiele zastrzeżeń i to bardzo poważnych.

Kluby utrzymują się z trudem, układając budżety na podstawie składek — składki zawodzą, przyczyna — kryzys.

Wszystkie, a przynajmniej większość klubów chciałaby brać żywy udział w sporcie regatowym. Są wprawdzie pesymiści w klubach, co do zadań regatowych, jednak musimy nadmienić, że i turyści-kajakowcy też się usprawniają, czego wyrazem są regaty, mistrzostwa w kraju i zagranicą.

Tradycja wszechświatowa od dziesiątków lat utrzymuje sport regatowy. Nie będę tu nikogo przekonywał, gdyż sprawa ta sama za siebie mówi. Polska jest bardzo daleko zaawansowana w wioślarstwie na torach międzynarodowych, więc musimy raczej wzmagać tempo naszej pracy, aby godnie reprezentować barwy Polski. Każdy klub w tym kierunku powinien pracować i wykazać maksimum wysiłków. Ze względu na ciężkie warunki, w jakich się znajdują nasi członkowie — tem samem i kluby, musimy sobie wzajemnie pomagać.

Jak to wyżej zaznaczyłem, większość klubów istniejących w Polsce wzięłaby czynny udział w sporcie regatowym. Wiemy z doświadczenia, że jeżeli przygotowuje się załogi, to życzeniem klubów i zawodników jest współzawodnictwo.

Wyjazdy na regaty są kosztowne i to bardzo, dlatego na regatach międzyklubowych daje się zauważyć coraz mniejszy udział osad zamiejscowych. Sprawę tę należy rozstrzygnąć w następujący sposób:

W każdym ośrodku „Międzyklubowym Komitet Regatowy" powinien postarać się o bezpłatne locum dla przyjezdnych zawodników, jak to robi Warszawski Komitet Regatowy, następnie wyjednać po cenach przystępnych wyżywienie. aby koszt całodzienny wyżywienia zawodnika nie przekraczał 4 zł. — jestem pewien, że rezultatem będzie większa frekwencja przyjezdnych. Międzyklubowy Komitet Regatowy w swoim ośrodku, dzięki liczniejszemu udziałowi osad zamiejscowych, wzbudzi większe zainteresowanie



Jezioro Narocz

Fot. J. Rylski

regatami i powiększy pewien dochód. Żetony zastąpić dyplomami i zmniejszyć wpisowe do regat. Łodzie z jednych ośrodków do drugich przewozić wspólnie, co obniży koszty transportu. Komitet Międzyklubowy powinien ułatwiać również, w dalszych ośrodkach, wypożyczanie łodzi i to nie tych wiszących w stanie spoczynku, lecz możliwie dobrych, nie biorących udziału w danym biegu. Robiąc takie ułatwienia, zaoszczędzimy sobie tabor, który najwięcej niszczy się przy transportach.

Ośrodek bydgoski jest najdroższy, a tam każdy klub powinien być licznie reprezentowany, przynajmniej na mistrzostwach Polski. Nadmierne ceny w restauracjach i marne wyżywienie, uniemożliwia wielu klubom wyjazdy do innych ośrodków, ponieważ wszystkie pieniądze zostają w Bydgoszczy. Ośrodek bydgoski przedewszystkiem. musi się w tej sprawie wypowiedzieć. Mam na myśli skoszarowanie wioślarzy i zapewnienie dobrego wyżywienia za przystępną cenę. Wykonanie tych zadań, przy dobrych chęciach, nie nastręczy wiele trudności, a jeżeli nawet tak, to należy je pokonać, gdyż jest to w interesie każdego klubu i ośrodka.

Chcąc podnieść poziom wioślarstwa polskiego, P. Z. T. W. powinien pomyśleć o zorganizowaniu nareszcie kursu instruktorskiego. Sprawa ta jest bardzo ważna i aktualna przed przyszłą Olimpjadą. Utrzymanie trenera płatnego, w dzisiejszych warunkach, w wielu klubach jest niewykonalne, natomiast wyłonienie jednostki z każdego ośrodka i uzupełnienie fachowych wiadomości, da bardzo wielkie korzyści.

Poruszona sprawa klasyfikacji wioślarzy w Nr. 1 „Sportu Wodnego" z r. b. przez kpt. sportowego — p. Lenartowicza, jest sprawą ważną i nie należy jej odkładać. Niepodobieństwem jest pracować w tych warunkach, jeżeli po jednym roku pracy nowicjusz staje się starszym. a w drugim roku nie ma żadnych szans zwycięstwa, bo niedorósł jeszcze do extra klasy. W tych warunkach zawodnicy zniechęcają się, a kluby w wielu wypadkach tracą wartościowe jednostki. Pragnę dodać do artykułu p. Lenartowicza, żeby klasyfikacje uznać już od roku ubiegłego, a wszystkich nowicjuszy zeszłorocznych uznać za młodszych i dopiero po przejściu skutecznie roku młodszych, na przyszły rok zaklasyfikować na starszych. Motyw cofnięcia się wstecz, jest ten, że tą drogą wyrównamy klasy, która będzie się potęgować do przyszłej Olompjady.

Reasumując powyższe wywody, nastręcza się wiele pracy dla P. Z. T. W., który powinien koło siebie zgrupować ludzi energji i czynu.

Jest do załatwienia ważna sprawa toru regatowego w Warszawie, brak którego kluby stołeczne bardzo odczuwają, a jest to zadanie trudne, lecz w związku z przyszłą wystawą w Warszawie — możliwe do przeprowadzenia. Sprawą toru powinien zająć się P. Z. T. W., nawet kosztem wprowadzenia na czołowe stanowiska jednostek. któreby umiały i mogły w tym kierunku coś zrobić, tak jak to robią w innych dziedzinach sportu.

Jednem słowem P. Z. T. W. należy zasilić w jednostki twórcze.

W. Zajączkowski

Spływ do serca Polski.

We wtorek dn. 13 lutego r. b. odbyło się pod przewodnictwem p. gen. Stanisława Kwaśniewskiego, pierwsze posiedzenie międzynarodowej komisji porozumiewawczej sportów i turystyki wodnej przy L. M. K.

W posiedzeniu wzięli udział: p. mjr. B. Chruściel (P. U. W. F. i P. W.), p. inż. Eug. Lenartowicz (Z. Z.) p. inż. Alfred Loth (P. Z. T. W.) p. mjr. Feliks Kozubowski (Ofic. Yach Kl.) p. Wład. Grzelak (P. Z. K.) p. Adam Wisłocki (P. T. K). kpt mar. woj. Romuald Gintowt (Wydział marwoj. L. M. K.) i p. Iwanowski (A. Z. M.)

P. gen. Stan. Kwaśniewski przedstawił w ogólnym zarysie sprawozdanie z zeszłorocznego wpływu „przez Polskę do morza", a dalej program prac komisji na r. 1934/1935.

Najważniejszym punktem porządku obrad była sprawa urządzenia spływu w sezonie najbliższym. Ze względów technicznych zrezygnowano w tym roku ze spływu w kierunku morza Czarnego, zarówno Dniestrem jak też Dnieprem, czy Prutem. Jest nadzieja, że obecne trudności w latach następnych będą usunięte i wtedy spływ taki, czy nawet spływ Niemnem w kierunku Bałtyku — można będzie zrealizować.

Narazie urządzony będzie na wielką skalę spływ gwiazdzisty „do serca Polski" czyli do Warszawy, ze wszystkich ziem Rzeczypospolitej, a więc od Bałtyku i od Karpat z kresów wschodnich i zachodnich. Uczestnicy spływu muszą go rozpoczynać ze swych punktów krańcowych w takim czasie, aby najpóźniej w niedzielę dnia 5 sierpnia przybyć do stolicy.

W Warszawie, dnia 6 sierpnia, jako w 20-tą rocznicę wymarszu z Krakowa pierwszej Kompanji Legjonów, odbędzie się na Wiśle olbrzymia, manifestacyjna defilada wszystkich uczestników spływu, całej flotylli, która niewątpliwie będzie liczyć nie jeden tysiąc jednostek, jak w spływie do morza, lecz kilka tysięcy. W defiladzie weźmie także udział cały tabor wioślarski klubów stołecznych. Będzie to wielkie święto wodne, które powinno się przyczynić swymi rozmiarami i niezwykłością obrazu do spopularyzowania sportów wodnych wśród mieszkańców Warszawy, która, jak na stolicę. stanowczo posiada za mało wioślarzy, kajakowców, żeglarzy i pływaków.

Szczegółowy program spływu, którego konkretną zapowiedź pierwsi sygnalizujemy, jest obecnie opracowywany przez p. gen Stan. Kwaśniewskiego. Będą opracowane wszystkie szlaki wodne, każda rzeka, której nurt będzie niósł uczestników do stolicy. Jazdy pod prąd program ten będzie w zasadzie unikał, natomiast będą w kilku wypadkach stosowane przewozy taboru spływowego koleją z wody na wodę. Oczywiście, jak w roku ubiegłym, uczestnikom będą przysługiwały ulgi kolejowe w drodze powrotnej z Warszawy do miejsc zamieszkania, oraz inne zniżki i udogodnienia.

Słowem: Wodniacy całej Polski gotujcie się na wielkie gody wodne w stolicy, w pamiętnym dniu 6 sierpnia.!

Wł Grzelak

Nowe przepisy piłki wodnej

Z dniem 1 stycznia 1934 r. weszły w życie nowe przepisy piłki wodnej uchwalone przeszło półtora roku temu przez International Water-Polo Board (Międzynarodowa Rada Piłki Wodnej), będący fachowym organem dla spraw piłki wodnej przy Międzynarodowej Federacji Pływackiej (F. I. N. A.). Nowe przepisy, poza całkowitą zmianą redakcyjną i stylistyczną wszystkich niemal artykułów, poza zmianą ich numeracyj i układu, wnoszą szereg postanowień nowych, mogących zmienić nieco oblicze gry.

Nie podając całości nowych prawideł gry, streścimy tylko zmiany, uważając, że to co z danego regulaminu pozostało nienaruszone, znane jest czytelnikom. Między zmianami, referowanemi w niniejszym artykule, uwzględnimy i te, które uchwalone zostały w przedostatniej noweli do przepisów waterpolowych, a które nie były jeszcze uwzględnione w żadnem polskiem wydaniu. Nowości te streszczamy w kolejności artykułów.

Organizacja. Wstawiono przepis o odpowiedzialności gospodarzy za przygotowania techniczne do meczu, t. j. za boisko i sprzęt. Postanowienie takie figuruje już zresztą w przepisach sportowych PZP.

Boisko. Wmyśl zasady zerwania z dystansami yardowemi, wprowadzono nowe wymiary boiska: maximum 30 m. x 20 m., (dawniej 27 x 18). Jako minimum długości wprowadzono 19 m. (dotychczas 17). Linja pola karnego odsunięta została cokolwiek od bramki, gdyż zamiast dotychczasowych 4 yardów (3 m. 65), oddalona jest obecnie o 4 m. od linji autowej. Dla sędziego musi być zarezerwowane specjalne miejsce na całej długości basenu, ewentualnie na galeryjce podwyższonej.

Bramka. Nowością jest określenie słupków bramkowych, które obecnie muszą być prostokątne, i mierzyć równo 7 cm. szerokości, muszą być sztywno umocowane. Ani więc poprzeczki z szerokich desek, ani bramki z rur metalowych nie będą dopuszczalne. Bramka może być metalowa, ale pod warunkiem, by jej słupki i poprzeczka były przynajmniej z przodu płaskie. Muszą one być malowane na kolor jednolity, bardzo widoczny. Siatka nie może być sztywna. Zmieniono pozatem z 2 m. 50 na 2. m. 40 wysokość, na jakiej ma się znajdować poprzeczka bramki licząc od dna, w wypadkach gdy bramka znajduje się na płytkiem boisku. Bramka w żadnym razie nie może znajdować się przy samym brzegu, jeżeli w ścianie basenu istnieją jakiekolwiek występy, na których możnaby się oprzeć.

Piłka, ze skóry nieprzemakalnej, musi ważyć 400 — 500 gramów.

Czepki muszą być zawiązywane pod brodą, co zabezpiecza od ich gubienia.

Władza sędziego rozciągnięta jest aż do końca jego pobytu na terenie zawodów. Wprowadzono przepis, dotąd stosowany tylko zwyczajowo, iż sędzia ma prawo nie przerywać gry z powodu błędu wtedy, gdy przerwanie byłoby z korzyścią dla drużyny winnej.

Drużyny. Dozwolonem jest obecnie nienoszenie pełnych kostjumów. Mogą one być zastąpione przez spodenki (nie przez „slip"). Wprowadzono zakaz noszenia pierścionków, pasków z klamrami i innych przedmiotów twardych. Zakaz smarowania ciała tłuszczem opatrzono rygorem bezwzględnego wykluczenia z gry. Na kapitana drużyny nałożono odpowiedzialność za jej zachowanie.

Bramkarz. Jeżeli bramkarzowi przyznano rzut wolny (z powodu błędu przeciwnika), rzut ten może być wykonany przez najbliższego partnera. Ma to ten skutek, że w takim wypadku piłka może być podana poza środek boiska, co jest niedozwolone dla bramkarza. Inowacja ta nie dotyczy jednak rzutu wolnego po aucie. Jeżeli bramkarz po aucie lub rzucie wolnym wypuszcza piłkę z rąk, i potem wpro-



Nauka pływania stylem klasycznym (żabką)

wadza ją do własnej bramki, nim dotknie ją przeciwnik — przyznaje się drużynie przeciwnej korner.

Start. Określono na 1 metr obowiązkową odległość między graczami na linji bramkowej przed startem. Dotąd sędziowie zwyczajowo przestrzegali, by była między graczami odpowiednia odległość, uniemożliwiająca wypychanie. Obecnie sędzia jest obowiązany rzucić piłkę na środek boiska **jednocześnie** z sygłanem startu (dotychczas: zaraz po sygnale).

Ważność uzyskania bramki. Do dotychczasowych przepisów, regulujących ważność uzyskania bramki po starcie i przerwach, t. j. stawiających warunek chwycenia piłki przez dwuch graczy z różnych drużyn, lub dwuch graczy z jednej drużyny, byleby ostatni nie strzelał ze swojej połowy boiska, wprowadzono nowy przepis. bramka jest ważnie uzyskana, gdy piłką grało trzech lub więcej graczy tej samej drużyny, choćby nawet strzał oddany był przez gracza z własnej połowy boiska, pod warunkiem jednak, by przedtem piłka znajdowała się już raz na połowie przeciwnika (t. j. na połowie drużyny broniącej).

Aut i korner. Dla zdecydowania czy ma miejsce aut czy korner, ma znaczenie nietylko, kto piłkę rzucił za linję, lecz także od kogo się ostatnio odbiła.

Błędy (faule). Najbardziej istotne zmiany wprowadzono w klasyfikacji błędów i karach za nie stosowanych. Dotąd rozróżniano błędy zwykłe i umyślne, przyczem niektóre cięższe faule „ustawowo" uważano za umyślne. Przy faulach „umyślnych" obowiązywało w zasadzie usuwanie gracza z wody.

Obecnie wprowadzono trzy grupy: A) **błędy zwykłe,** B) **błędy ciężkie** i C) **błędy najcięższe** („fautes capitales"). Karą za błąd zwykły jest tylko rzut wolny — usunięcia z wody **nie można** tu stosować. Karą za błąd ciężki jest rzut wolny i fakultatywne usunięcie z wody, jeżeli sędzia uzna to za celowe i jeżeli uważa, że faul popełniono z premedytacją. Karą wreszcie za błąd najcięższy („kapitalny") jest rzut wolny i **obowiązkowe** usunięcie z wody.

Usunięcie z wody trwa aż do zdobycia najbliższej bramki, sędzia może je jednak przedłużać, według swego uznania, aż do końca gry.

Rzut karny przyznaje się wtedy, gdy na polu karnem (wewnątrz „linji czterech metrów") gracz broniący popełnia błąd umyślny, bez względu na to, jakiej kategorji. Decyduje zatem nie waga samego błędu, lecz jego umyślność. Nowością jest to, że przy rzucie karnym, usunięcie winowajcy nie jest obowiązkowe. Ta inowacja znacznie złagodzi ostrze rzutu karnego i pozwoli na częstsze jego stosowanie. Przy dobrym bowiem bramkarzu, rzut karny będzie stanowił jakie 75% szans na bramkę, a nie 99%, jak dotychczas. Usunięcie z wody jest obowiązkowe, wtedy — gdy który z graczy obrony nieprzepisowo przeszkadza w wykonaniu rzutu karnego. Jeżeli gracz wykonywujący rzut karny, nie rzuca piłki **niezwłocznie** po gwizdku sędziego — przyznaje się rzut wolny przeciwnikowi.

Klasyfikacja błędów jest obecnie następująca:

A) **Błędy zwykłe:** a) start przed sygnałem, b) wypychanie gracza przy starcie, c) odbijanie się od brzegu i dna, wieszanie się na bramce i t. p., d) chodzenie po dnie, e) zatapianie piłki, gdy jest się atakowanym, f) uderzenie piłki pięścią, g) pryskanie w twarz przeciwnikowi, h) dotknięcie piłki przedtem, nim dotknie ona wody po rzucie spornym, i) działanie na zwłokę, j) po rzucie wolnym rzucanie piłki wprost na bramkę przeciwnika, lub podawanie jej partnerowi znajdującemu się na polu bramkowem, k) dla bramkarza: złe wykonanie rzutu po aucie, lub przekroczenie linji 4 metrów, względnie dotknięcie piłki za tą linją.

B) **Błędy ciężkie:** a) odbijanie się od dna w celu schwytania piłki lub atakowania przeciwnika, b) trzymanie, zatapianie, przyciąganie do siebie, lub w jakikolwiek inny sposób uniemożliwianie ruchów przeciwnikowi, który nie jest w posiadaniu piłki, następnie pływanie po ramionach, plecach lub nogach przeciwnika, c) dotykanie piłki oburącz, d) opieranie się na przeciwniku, kopanie go lub wykonywanie nieodpowiednich ruchów pływackich, w celu uderzania przeciwnika, d) usuwanie bramki, w celu uniemożliwienia uzyskania gola.

C) **Błędy najcięższe** („kapitalne"): a) zajmowanie miejsca na polu bramkowem przeciwnika (w obrębie „linji dwuch metrów"), chyba że jest się w posiadaniu piłki lub płynie się po nią, b) umyślna zmiana miejsca po gwizdku sędziego, c) nieposłuszeństwo w stosunku do sędziego. Jak widać, błędy najcięższe są tego typu, iż nie mogą być uczynione inaczej, jak umyślnie.

Przerwanie gry. W razie zranienia lub zasłabnięcia gracza, sędzia ma prawo przerwać grę według swego uznania, na czas do trzech minut.

Przedłużenia. Dotychczasowe przepisy water-polo nie przewidywały, co się dzieje, w razie wyniku nierozstrzygniętego po okresie normalnego czasu gry. O przedłużeniach mówiły tylko przepisy dla Igrzysk Olimpijskich, które rozciągano niekiedy na inne zawody. Obecnie, jako ostatni artykuł przepisów piłki wodnej, wprowadzono przedłużenia, które trwają dwa razy po trzy minuty, z jednominutową przerwą. Od końca gry (normalnego) do pierwszego przedłużenia musi upłynąć 10 minut odpoczynku. Jeżeli zachodzi potrzeba dalszych przedłużeń — między każdem z nich następuje 10-cio minutowa przerwa.

Jak widać więc, najistotniejsze zmiany wprowadzono co do wymiarów boiska, i co do fauli oraz sankcyj karnych. Zwiększenie boiska stanowić będzie awantaż dla drużyn szybko pływających, co jest efektem pożądanem.

T. Semadeni

Z Klubu Kanuistów w Katowicach.

Dnia 17 stycznia r. b. odbyło się w lokalu klubowym walne zebranie K. K. K. z poszczególnych sprawozdań wynika, że w 1933 r. sezon był sportowo od czasu powstania klubu najpomyślniejszym. W regatach krajowych i zagranicznych zawodnicy klubu zdobyli 11 pierwszych, 14 drugich i 8 trzecich miejsc, zdobywając piękne nagrody przechodnie i dyplomy. Po raz drugi zdobyła para „Schenk - Tinschert" puhar wędrowny f-my „Miraculum" — Kraków. W Mistrzostwach Polski odniósł klub zasłużone zwycięstwo we wszystkich klasach.

Turyści pod flagą klubu przebyli ogółem 19.884 klm. Największą ilość przebyli pp. Sauer i Tinschert zdobywając za 1933 r. odznaczenia nadane przez klub.

Na zebraniu uchwalono zorganizować drużynę junjorów, pragnących uprawiać piękny sport kajakowy, przyczem senjorzy klubu ofiarowali potrzebny tabor bezinteresownie.

Pozatem postanowiono stworzyć specjalny fundusz na zakup łodzi dla młodzieży.



Walka na jolkach o palmę zwycięstwa

Turystyka w klubie wioślarskim „Wisła" w Warszawie.

W dziedzine organizacyjnej został ponownie opracowany i uzupełniony Regulamin Sekcji turystycznej, który obecnie zawiera całokształt jej zadań. Ponadto Sekcja starała się propagować turystykę, szczególnie wśród młodszych kolegów, to też posiada ona już 60-ciu członków, z których połowa — to turyści wytrawni, uprawiający z zamiłowaniem turystykę wodną od lat, odbyli i w ubiegłym sezonie cały szereg większych i mniejszych wycieczek po całym kraju. Długość przebytych przez nich szlaków wynosi około 23.000 klm.

Wśród 37-u zarejestrowanych większych wycieczek, na wyróżnienie zasługują:

Wycieczka z Krzemieńca do Gdańska, szlakiem Ikwy, Styru, Prypeci, Piny, Jasiołdy, kan. Ogińskiego, Szczary, Niemna, kan. Augustowskiego, Biebrzy, Narwi i Wisły.

Uczestnik tej wycieczki p. Juljusz Karoff, przyłączył się następnie pod Złotorją do spływu Ligi Morskiej i Kolonjalnej, w którym jego trasa należała do najdłuższych. Wycieczka zgłoszona została do konkursu kajakowego Polskiego Radja „Z wody na wodę".

Jej długość wynosi 1942 klm.

Drugą była wycieczka z Wileńszczyzny, od granicy litewskiej do niemieckiej, szlakiem jezior Ignalińskich i Dubińskich, szlakiem Dubinki, Zejmiany i Wilji, a następnie Niemnem od Mostów, Narwią, Wisłą i Notecią do miasteczka Ujścia nad granicą niemiecką. Uczestnicy tej wycieczki: Stanisław Paczesny i Stefan Kopczyński na odcinku wiślanym od Modlina do Bydgoszczy, przyłączyli się do spływu „przez Polskę do morza". Pierwsza część tej wycieczki obejmująca Wileńszczyznę, miała właściwie charakter zbiorowy, gdyż brało w niej udział 8 osób na 4-ch kajakach, prócz wspomnianych byli. Grzelak, Miercałow i Jeske. Niektóre odcinki tego wileńskiego szlaku, jak naprzykład prześliczna rzeczka Dubinka, były poraz pierwszy przebyte przez wioślarzy warszawskich.

Wycieczka ta, na konkursie kajakowym Polskiego Radja „Z wody na wodę" została odznaczona czwartą nagrodą. Zasłużyła na to nietylko ze względu na długość szlaku ponad 1.300 klm. ale także dlatego, że szlak ten był niezmiernie urozmaicony, ciekawie połączony i częściowo odkryty.

Uczestnik tej wycieczki p. St. Paczesny został przytem klubowym rekordzistą turystycznym sezonu ubiegłego, gdyż przejechał największą liczbę: 1982 kilometrów. St. Paczesny odbył również wycieczkę Bystrzycą i Wieprzem z Lublina do Dęblina, wycieczkę na Wkrę z Radzanowa przez słynny las Spychowski do Borkowa, oraz kilka mniejszych wycieczek.

Trzecią, zasługującą na wyróżnienie była wycieczka pp. Longina Kołaczkowskiego, Stanisława Jelińskiego i Jerzego Dzikowskiego z Łucka do Warszawy: Styrem, Prypecią oraz Kanałem Ogińskiego i Augustowskim do Wisły, długość przeszło 1000 klm.

Dużo ruchliwości turystycznej wykazał p. B. Miercałow, który poza wspomnianą wycieczką na Wileńszczyznę, przejechał jeziora Augustowskie, Wkrę, Pilicę, wybrzeże morskie na Hel, oraz brał udział w spływie „przez Polskę do morza" osiągając ogółem 812 klm. W spływie tym wzięło udział kilkunastu członków Sekcji.

Oprócz spływu i wycieczki zbiorowej na Wileńszczyznę, której inicjatywa wyszła z Sekcji, została zorganizowana podczas Zielonych Świąt bardzo liczna, dwudniowa wycieczka zbiorowa na Wkrę, dostępna także dla członków innych Klubów. Wzięło w niej udział 38 osób z 6 Klubów Warszawskich na 19 składakach. Specjalnie wynajęte auto-

busy zabrały wszystkich uczestników Klubu na Wkrę, a następnie przywiozły z nad Wkry do Klubu. Przejechano dystans ze Strzegowa do Borkowa, długości około 80 klm. Uczestnicy tej wycieczki z innych Klubów, wyrażali uznanie pod adresem Sekcji za inicjatywę tej malowniczej wyprawy.

Z Sekcji, wzięli w niej udział: Grzelak, Paczesny, Deutschman, Pryliński, Furowicz, H. Szymański, Miercałow, Jerzy i Zdzisław Pstrusińscy i Kołaczkowski, ogółem 10 osób.

Wiele wycieczek odbywało się w bliższem promieniu, jak do Góry Kalwarji, Czerska, Pilicy, Dęblina, Płocka, Włocławka i t. d.

Podczas zamknięcia przystani I-szą nagrodę turystyczną, za przejechanie ponad 1000 klm.; otrzymali: Paczesny. Karoff, Kołaczkowski, Kopczyński, Jeliński, Dzikowski, Kamiński, Bieńkowski i Winter. Drugą nagrodę za 750 klm. otrzymali: Miercałow, Bartoszewicz, trzecią za 500 klm. otrzymali: Nowak, oraz za udział w spływie: Jagodziński, Drzewiecki, Samol, Kozera, Holc, Borowski i Krawczyński. Niezależnie od działalności turystycznej, Sekcja zorganizowała 3 września II-gie z rzędu a jedynie w tym sezonie w Warszawie, regaty kajakowe o Mistrzostwo Warszawy z udziałem 97 zawodników z 13 klubów warszawskich i zamiejscowych. Program regat obejmował 9 biegów, obstawionych 56 osadami. Z „Wisły" startowało 9 zawodników w 6 biegach, zajmując 3 pierwsze miejsca.

Mistrzostwo Warszawy w dwójkach składanych zdobyła osada „Wisły" z braćmi Rutkowskimi. Zawodnicy: Jeliński i Rutkowski startowali również na regatach kajakowych o Mistrzostwo Polski w Krakowie zajmując w biegu dwójek na 1000 metrów II-gie miejsce, w biegu dwójek na 10000 mtr. IV-te miejsce.

P. Wład. Rutkowski był wysłany przez Polski Związek kajakowy do Pragi Czeskiej na zawody kakajokwe o Mistrzostwo Europy, gdzie startował w dwójkach składanych z Witenbergiem z klubu „Żoliborz"; nie zdołał jednak wskutek nieodpowiedniej łodzi zająć bliższego miejsca.

3 października r. b. odbyło się ogólne zebranie sprawozdawcze członków Sekcji z wyborem Komitetu, którego skład uległ nieznacznym zmianom. Przewodniczącym jest p. Zygmunt Pomijalski, zast. przewodniczącego p. Edward Bieńkowski, sekretarzem p. Zygmunt Krawczyński, skarbnikiem p. Stan. Paczesny, gospodarzem taboru p. Stan. Jeliński, członkami Komitetu pp. Wład. Grzelak i Bronisław Kamiński.

Działalność Sekcji i w przyszłym sezonie będzie niewątpliwie odpowiadała pięknym tradycjom turystycznym „Wisły", tembardziej, że turystyka wogóle, a wodna w szczególności znajduje się wciąż w fazie bujnego rozwoju.

Książki nadesłane

Przez głębie i mielizny. Robinson W. A. Nakł. Głównej Księgarni Wojskowej, Warszawa 1933. Cena 10 zł.

Włóczęga, słowo doniedawna o znaczeniu ujemnem, zyskała w ostatnich latach nietylko prawo obywatelstwa, ale i szacunek. Zdawaćby się mogło, iż łazikowanie weszło w modę, tylu bowiem nagle zyskało zwolenników i czynnych propagatorów. Dla przykładu weźmy choćby np. ruch kajakowy w Polsce. Oczywiście, że całe to łazikowanie masowe jest naogół krótkie i utrzymane w karbach życia mieszczańskiego. Ale ponad tłumne stada krótkolotnych wróbli wzbijają się wysoko ptaki dalekiego zasięgu, niespokojne duchy, dla których zbyt mało jest powierzchni na naszym globie, zbyt mało powietrza dla przestrzennych płuc. Najciekawsze typy z tej kategorji, to samotni żeglarze naokoło świata. Ojcem tego dziwacznego, nigdzie nie rejestrowanego międzynarodowego bractwa samotnych włóczęgów morskich był Amerykanin Joshua Slocum. Otrzymawszy w darze od swego przyjaciela stary już i bezużyteczny żaglowiec, przebudował go własnoręcznie, zmieniając deskę po desce tak, iż w końcu powstał nowy jacht o kształtach poprzednika. Wypłynąwszy na nim na ocean, Slocum uczuł, że skrzydła mu urosły u ramion i nie namyślając się, skierował go na szlak wielkiej włóczęgi, w czasie której ziemię okrążył dokoła — lecz w drugiem okrążeniu przepadł bez wieści. Po Slocumie poszli jego następcy: Duńczyk Voss, Francuz Gerbault wreszcie Anglik W. A. Robinson, który rozpoczął swą podróż w 1928 r. a ukończył w 1931 r. Droga, którą wybrał Robinson, różniła się nieco od trasy jego poprzedników. Z Nowego Yorku przybył na Bermudy, stąd przez kanał Panamski na Tahiti, dalej Nową Gwineję, wyspy Bali, morze Czerwone, Śródziemne, wyspy Kanaryjskie i Nowy York.

Nie podróżował jednak samotnie w dosłownem znaczeniu tego słowa — towarzyszył mu bowiem Polinezyjczyk Etera, którego zabrał z sobą z Tahiti. Większa część pamiętnika Robinsona „Przez głębie i mielizny" poświęcona jest etapowi podróży od Tahiti do morza Śródziemnego, tutaj bowiem najbogatsze było pole do obserwacyj dla autora oraz spotykały go przygody tak przedziwne i rozmaite, iż najbujniejsza fantazja z trudem mogłaby wymyśleć coś równie niezwykłego. Walki z orkanami, spotkania z trąbami morskiemi, mimowolne uczestnictwo w uczcie ludożerców, wizyta u łowców głów, tajemnicze zwyczaje wyspiarzy, pojmanie do niewoli przez Arabów, ucieczka — to wszystko na tle fantastycznych i pełnych egzotyzmu krajobrazów, ludzi i zwierząt — tworzy razem pamiętnik, który w literaturze żeglarskiej zajmuje jedno z pierwszych miejsc. Poza tem Robinson umie obserwować i umie pisać. Myśli wyrażane przez niego są zwięzłe, a jednocześnie nie brak w tem poezji. W zakończeniu książki jest trochę „specjalności" dla amatorów-żeglarzy: o statku, burzach, nawigacji, samosterowości, zapasach i wydatkach. Książka W. A. Robinsona jest pamiętnikiem niezwykłego łazika, gdyż zawiera treść nieprawdopodobnego wysiłku i odwagi, treść przeniesiona na papier z jakiegoś innego, niecodziennego świata, pełnego szlachetnej walki, ciepłego słońca i królewskiej swobody. I na tem polega cały jej nieporównany urok, gdyż pierwiastek Sindbada-żeglarza tkwi głęboko w naturze każdego z nas, gdyż żądza przygody i łaknienie szerokiego oddechu każe nam instynktownie szukać poza granicami cywilizacji lekarstwa na mechanizację i szarzyznę życia, jednostajność ludzi i miejsca i brak dalekiego widoku. Gdy się przegląda kartki i fotografje tego pamiętnika, ogarnia człowieka zdumienie nad rzeczą tak naturalną i tak jednocześnie dziwną. Więc jednak jest inne życie, poza tramwajem, biurkiem i kawiarnią, życie, w którem odbiera się wrażenia nie za pośrednictwem gazet, książek i radja, inne życie, gdzie się jest aktorem, a nie widzem i przeżuwaczem, życie mocniejsze, śmielsze, barwniejsze, prawdziwsze? Do licha! Jeżeli nie można już robić tego co tamci, warto choć przeczytać te książki.

Żeglarstwo w zimie. Ślizgi lodowe i śniegowe. Żagle do jazdy na łyżwach i nartach. Warszawa, 1934 r. Główna Księgarnia Wojskowa. Cena zł. 2.

Żeglarstwo u nas w odróżnieniu od państw północy uprawiane było dotąd jedynie w lecie. Należy to uważać za zjawisko ujemne, gdyż żeglarstwo zimowe poza specjalnemi emocjami sportowemi stanowi nadto bardzo dobrą zaprawę. Żeglarstwo zimowe jest łatwe, bezpieczne i niekosztowne. W zrozumieniu konieczności rozpowszechniania tej gałęzi żeglarstwa u nas kierownictwo drużyn żeglarskich Głównej Kwatery Harcerzy opracowało i wydało nakładem Głównej Księgarni Wojskowej pracę p. t. **„Żeglarstwo w zimie"**. Treść pracy tej o charakterze technicznym dotyczy budowy jachtów lodowych i sporządzania żagli nośnych do wykorzystania wiatru w jeździe na łyżwach. Książka dzieli się na następujące rozdziały.

1) Budowa prostego kadłuba ślizgu pod posiadany osprzęt o powierzchni żagli około 10 m².

2) Budowa jachtu lodowego o powierzchni żagli 170 stóp kw.

3) Budowa jachtu lodowego o powierzchni żagla 15 m².

4) Jazda na łyżwach i nartach z żaglem w ręku.

Przy opracowaniu tej książki oparto się na wzorach zagranicznych zdobią ją liczne ilustracje.

Praca ukaże się na wiosnę b. r.

Apteczka na dłuższe wycieczki.

Amonjak — (15,0) — środek trzeźwiący i na ukąszenie owadów.

***Aspiryna** (motopiryna, salipiryna, togal, 10 × 0,5 g) — środek przeciwgorączkowy, napotny, przy zaziębieniach, bólach reumatycznych, bólach głowy i zębów. 3 razy dziennie po 2 tabletki, popijać obfice wodą.

***Bandaż** (2 opaski elastyczne, szerokości 2 i 3 cm).

Brom (10 × 0,25) — środek uspakajający.

***Ceratka** (lub papier woskowy ½ m) — na okłady.

***Chinina** (10 × 0,25) środek przeciwgorączkowy, niezbędny w okolicach malarycznych przeciw febrze.

Eter (15,0) — środek trzeźwiący.

Gardan (10 × 0,25) — środek na silne bóle zębów, głowy (po 2 tabletki).

Gaza jodoformowa (½ m), pakowana aseptycznie.

***„Hanzaplast"** (2 — 3 sztuki szerokości 5 cm) — aseptyczny środek doraźny.

Jodyna (20,0) — środek odkażający, najlepsza w opakowaniach pat. „Epe" lub pałeczkach; można zastąpić **benzyną**.

Kaskaryna (pudełko 50 sztuk) — pigułki przeczyszczające.

Kola (pudełko) — orzeszki pobudzające akcję serca.

Kollodium (10,0) — płyn do zalepiania małych ran.

***Krople Inoziemcowa** (na eterze 15,0) — środek uśmierzający bóle żołądka (po 10 — 15 kropli na cukier).

Krople miętowe — środek uśmierzający bóle żołądka (po 10 — 15 kropli z wodą).

***Krople walerjanowe** (na eterze — 15,0) — środek uspakajający na serce (10 — 15 kropli na cukier), do wąchania przy omdleniach.

Kwas borny (20,0) — środek odkażający (łyżeczka na szklankę gorącej wody).

Łój salicylowy (lub kozłowy 20,0) — środek na otarcia, odparzenia.

***Nadmanganian potasu** (5,0) — środek odkażający, na ukąszenie żmij. (Rozpuścić parę kryształków w szklance wody).

***Oliwa wapienna** (woda wapienna pół na pół z olejem lnianym — 5,0) — środek na oparzenia.

Opium (krople — 15,0) — środek uspakajający serce i silne bóle żołądka.

***Płyn Burowa** (50,0) — środek na stłuczenia do okładów przy naciągnięciach ścięgien, zwichnięciach, bólach wskutek przetrenowania mięśni. (1 — 2 łyżki na szklankę wody). Jest również w postaci pastylek „Statim" „Alacet" (1 paczka).

Proszki na ból głowy (2 — 3 proszki) np. „z kogutkiem", „Piramidon" i t. p.

***Przylepiec** (leukoplast, szerokości 2 cm, długości 1 m) do przymocowania opatrunków i zaklejania drobnych skaleczeń.

Puder cynkowy, djachylowy lub talk (100,0) — środek przeciw odparzeniom.

***Soda oczyszczona** (50,0) — środek na zgagę (½ łyżeczki na szklankę wody), przyda się również w kuchni do gotowania jarzyn.

Sól gorzka (50,0) — środek przeczyszczający (1 — 3 łyżeczki na szklankę wody).

Surowica przeciwwężowa „ER" (ze strzykawką).

***Tannalbina** (10 × 0,5 g) — środek wstrzymujący, 3 — 10 razy dziennie przy rozwolnieniu.

***Tannina** (w proszku — 15,0) — środek przy otruciach jagodami, grzybami i t. p. (łyżeczkę od herbaty na litr wody, dawać co 5 minut po łyżce stołowej).

***Trigemina** (10 × 0,25 g) — środek uśmierzający silny ból zębów (brać po 2 pastylki 0,25 g).

***Wata hygroskopijna** (100 g).

Wata sterylizowana lub lignina (100 g).

***Wazelina borowa** (lanolina — 50 g).

Woda utleniona 3% (50,0) — środek odkażający do mycia ran, płókania gardła i t. p. (łyżkę na szklankę wody).

Termometr, nożyczki, agrafki, pincetka, strzykawka oraz **podręcznik ratownictwa** np. dr. H. A. M. „Samarytanin w nagłych wypadkach". Całą „aptekę" najlepiej wozić w jednem pudełku lub walizeczce. Wszystkie lekarstwa powinny być opatrzone napisami, aby uniknąć pomyłek. Spis i sposób użycia każdego z leków dobrze umieścić na pokrywce apteczki.

Gotowe apteczki „Spiessa", Czerwonego Krzyża i t. d. naogół mało nadają się na wycieczki, są zbyt duże, i zadrogie.

---

*) Skład pełny. Środki niezbędne oznaczone gwiazdką.

ZAWIADOMIENIE.

Oddziału Śródlądowego w Warszawie
Yacht-Klubu Polski

Na walnem zebraniu odbytem w dniu 11 lutego r. b. zarząd O. Śr. Y. K. P. ukontytułował się następująco:

Komandor: Podsekretarz Stanu w Prezydjum Rady Ministrów, p. Krzysztof Siedlecki.

Wice-Komandorzy: P. P. Wacław Szadurski, Konstanty Lange i dr. Zygmunt Skowroński.

Sekretarz: p. Kom. Czesław Petelenz.

Skarbnik: p. Józef Trojanowski.

Gospodarz Klubu: p. Jerzy Czarkowski.

Kapitan Portu: p. Michał Marek.

Członkowie: P. p. Piotr Bomas, Ernest Fryzendorf, Kazimierz Dembowski, Stanisław Pawłowicz, Feliks Rostkowski, Ignacy Piętnik.

Komisja Balotująca: P. p. Antoni Aleksandrowicz, Bronisław Barylski Min. Franciszek Doleżal, Jerzy hr. Komorowski. Michał Niedźwiałowski, Kom. Czesław Petelenz, Wacław Szadurski, Michał hr. Zabiełło, Stanisław, Zenon Zakrzewski.

Komisja Rewizyjna: P. p. Dyr. Możdżeński, Michał Niedźwiałowski, Stanisław Reszczyński.

Zastępcy: P. p. Czesław Zakaszewski, Antoni, Juljan Szyller.

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, FOKSAL 15 — TEL. 670-56.

Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi półrocznie Zł. 10, rocznie Zł. 20.

Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013.

Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia W. Merkel, A. Kowalewski i S-ka, Warszawa, Chłodna 37 tel. 669-46.